Lahrsen, Karl Jürgen Peter Wilhelm
Das Lauenburger Schiffamt

Das Lauenburger Schiffamt.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät
der Königl. Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt von

Karl Lahrsen
aus Altona.

Altona
Druck von Hammerich & Lesser
1913

Das Lauenburger Schiffamt.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät
der Königl. Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt von

Karl Lahrsen
aus Altona.

HE
564
E4L3
563205
19.5.53

Altona
Druck von Hammerich & Lesser
1913

Referent: Prof. Dr. Rachfahl.

Tag der mündlichen Prüfung: 2. August 1913

Zum Druck genehmigt:

Kiel, den 5. August 1913.

Dr. **Dieterici.**
z. Zt. Dekan.

Meinen lieben Eltern

in Dankbarkeit gewidmet.

Literatur.

J. A. Walcke: Elbschiffahrts-Recht insbesondere in Rücksicht der Stadt Lauenburg, Hamburg 1844.

P. v. Kobbe: Geschichte und Landesbeschreibung des Herzogthums Lauenburg. 3 Teile. Altona 1836 und 1837.

v. Duve: Mittheilungen zur näheren Kunde der Staatsgeschichte und Zustände der Bewohner des Herzogthums Lauenburg, Ratzeburg 1857.

Zander: Das Herzogthum Lauenburg in dem Zeitraum von der französischen Occupation im Jahre 1803 bis zur Übergabe an die Krone Dänemark im Jahre 1816, Ratzeburg 1861 und 1863.

Vaterländisches Archiv für das Herzogthum Lauenburg. 3. Bd. 1863.

Archiv des Vereins für Geschichte des Herzogtums Lauenburg. 1899.

M. Hoffmann: Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck, Lübeck 1889.

J. R. Becker: Umständliche Geschichte der Kaiserl. und des heil. röm. Reiches freyen Stadt Lübeck, Lübeck 1782—1805. 3 Bd.

U. F. C. Maneckes Topographisch-historische Beschreibung des Herzogthums Lauenburg, ed. W. Dührsen, Mölln 1884.

— Topographisch-historische Beschreibungen der Städte, Ämter und adelichen Gerichte im Fürstenthum Lüneburg, Celle 1858. 2. Bd.

Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 3, 5 und 11.

Urkundenbuch der Stadt Lübeck, Bd. 4, 5 und 7.

Sudendorf: Urkundenbuch zur Geschichte der Herzöge von Braunschweig und Lüneburg und ihrer Lande, Theil 2, Hannover 1860.

G. Schmoller: Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs d. Gr. und Preußens überhaupt von 1680—1786 im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich, Jahrg. 8 und 11.

B. Weissenborn: Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter, Halle 1901.

K. Toeche-Mittler: Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin-Hamburger Flußschiffahrt in Schmollers Staats- und sozialwissenschaftl. Forschungen Bd. 11. 1891.

W. Naudé: Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis zum 17. Jahrhundert in Schmollers Forschungen Bd. 8. 1889.

J. Mänß: Geschichte des magdeburgischen Stapelrechts in den Geschichtsblättern für Stadt und Land Magdeburg, Bd. 38. 1903.

Siewert: Der deutsche Handel nach den nordischen Reichen mit besonderer Berücksichtigung des Ausfuhrhandels der deutschen Elbgebiete und seiner Förderung durch den Elb-Trave-Kanal, Halberstadt 1892.

O. Rüdiger: Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Brüderschaftsstatuten, Hamburg 1874.

D. Schäfer: Die deutsche Hanse, Bielefeld und Leipzig 1903.
G. P. Schmidt: Zur Geschichte der Stecknitz in den Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Provinzialberichten 1817.
Der Elbstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse, herausgegeben von der Königl. Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg, Berlin 1898.
M. Kriele: Die Regulierung der Elbschiffahrt. Abhandlungen des staatswissenschaftlichen Seminars zu Straßburg, Heft 13. 1894.
J. L. Klüber: Schlußakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815, Erlangen 1816.
Elbschiffahrtsakte. Geschlossen und unterzeichnet in Dresden am 21. Juni 1821.
W. Zöllner: Die Bedeutung der Elbe für den mittelalterlichen Handel Sachsens, Programm, Chemnitz 1896.
E. Baasch: Die „Durchfuhr" in Lübeck, in den Hansischen Geschichtsblättern 1907.
— Zur Geschichte der Berlin-Hamburger Reihefahrt, 1890 Hamburg.
de Martens: Nouveau receuil de traités. Tome II.

Außer den hier angegebenen Werken wurde noch eine größere Reihe anderer durchgesehen, ohne für diese Arbeit einen nennenswerten Ertrag zu liefern. Hauptsächlich aber wurden für diese Arbeit Akten der Königl. Preußischen Staatsarchive in Schleswig und Hannover und des Staatsarchivs in Hamburg benutzt, und zwar in Schleswig die Nummern:

D. I. 1. 2415—2417. 2420—2423. 2425. 2431—2438. 2440. 2442. 2496. 2553. 2567. 3420. 3421.
D. I. 3. 188. 387.
Lauenburger Manuskripte 18 und 73;
in Hannover: Celle Br. Arch. Des. 104b Nr. 587, 590, 594;
in Hamburg: Kl. IV. Lit. C Nr. 2. Vol. 11.
Kl. VII. Lit. Ec Nr. 11. Vol. 2a.
Kl. VII. Lit. Eb Nr. 9. Vol. 6.
Kl. VII. Lit. Kc Nr. 16. Vol. 1c.
Kl. XI. Lit. S. Nr. 3. Vol. 3 Fasz. 6.

Außerdem wurden die Urkunden und Akten eingesehen, die in der Lade des Schiffamtes im Lauenburger Rathause liegen, besonders die Originalurkunden der Schiffamtsprivilegien von 1417, 1478, 1619, 1656 und 1665 und der Verträge, die 1571, 1588 und 1624 zwischen Lübeck, Hamburg und Lauenburg abgeschlossen sind.

Disposition.

Einleitung: Der Stecknitzkanal . . . . . 9—11

Ausführung:

I. Das Lauenburger Schiffamt bis zum Aussterben der Askanier in Lauenburg. 1417—1689 . . . . . 11—23

Die Privilegien des Amtes 1417—1586 11

Bestätigung der Privilegien 1619—1671 13

Streit im Amt über die Fahrt nach Magdeburg 14

Die Vererbung von Schiffsgerechtigkeiten 14

Das Schiffamt und seine Steuerleute und Schiffsknechte 15

Prozesse des Amts mit den „Nebenschiffern" 17

Zollerhöhungen bei der Fahrt elbaufwärts in Braunschweig-Lüneburg und Mecklenburg 19

Das Verhältnis des Schiffamts zu Lübeck und Hamburg . . . 20

II. Das Schiffamt unter der Herrschaft Hannovers. 1689—1805. . . 24—59

Bestätigung der Amtsprivilegien 24

Streitigkeiten unter den Amtsgenossen über den Gebrauch von Nebenschiffen 24

Innere Einrichtung des Schiffamts 25

Das Schiffamt und die Brüderschaft der Steuer- und Schiffleute . 31

Das Schiffamt und das Elbzollgeleit 33

Gesuch der Altonaer Kaufleute wegen Warenabholung in Lauenburg. 1706 36

Streit des Schiffamtes mit Lübeck über die Rechte der Stecknitzfahrer auf der Elbe 36

Gegenseitige Beschwerden des Amtes und der Faktoren zu Lauenburg 42

Das Verhältnis der kleinen Amtsschiffe zu den großen bei den Eutreisen 46

Die Rechte der Mitglieder des Schiffamtes in Hamburg 49

Die Ausschließung des Schiffamtes von der Fahrt nach Magdeburg 50

Versuch eines Möllner Kaufmanns, freie Durchfahrt in Lauenburg zu erreichen 53

Das Schiffamt und die Holzkäufer in Lauenburg und Stecknitzfahrt der Lauenburger 54

Die Erhöhung der Frachtpreise und der Recognition 56

III. Das Schiffamt vom Jahre 1805 bis zur Auflösung . . . . . 60—75

Die Privilegien des Schiffamtes während der preußischen Herrschaft in Lauenburg 1806 60

Das Schiffamt während der französischen Herrschaft 1806—1813 . 61

Das Schiffamt bis zur Übergabe Lauenburgs an Dänemark 1816 62

Das Schiffamt und die kleinen Schiffer in Lauenburg 62

Beschwerden Lübecks über das Schiffamt 64

Die Kämpfe des Amtes um die Erhaltung seiner Privilegien bis zur 2. Elbschiffahrtsrevisionskommission in Dresden 65

Die Auflösung des Amtes 71

Einleitung.

Die Bedeutung Lüneburgs beruhte im Mittelalter in erster Linie auf seiner Saline. Lüneburger Salz wurde auch in großen Mengen nach den Ostseeländern befördert, teils durch Lauenburg über Mölln nach Lübeck, teils durch Mecklenburg nach Wismar.[1]) Beide Wege waren aber infolge des langen Landweges beschwerlich, und so strebten die beteiligten Städte danach, den Verkehr durch Wasserverbindungen zu erleichtern. Lübeck wollte den ganzen Salzhandel auf der Ostsee an sich ziehen und ließ die Stecknitz, die aus dem Möllner See entspringt und in der Nähe Lübecks in die Trave mündet, durch einige Schleusen schiffbar machen. 1342 konnte man von Mölln bis Lübeck zu Schiff fahren.[2]) Als Lübeck dann 1359 die Stadt Mölln mit dem See nebst Herrschaft und Vogtei von den Herzögen Albrecht und Erich von Lauenburg unter Vorbehalt des Wiederkaufsrechtes gekauft hatte, wünschte es, die Delvenau, die bei Lauenburg in die Elbe mündet, mit dem Möllner See durch einen Kanal zu verbinden, um so einen direkten Wasserweg von der Stadt Lübeck nach der Elbe herstellen zu können.[3]) Dazu schloß die Stadt am 24. Juni 1390 mit Herzog Erich III. von Lauenburg einen Vertrag,[4]) in welchem bestimmt wurde, daß Lübeck die Delvenau vertieft und durch einen Graben mit dem Möllner See verbindet. Erich hilft jedes Jahr 20 Tage mit 30 Mann bis zur Vollendung des Baus. Zur Deckung der Kosten soll die Stadt während der ersten 17 Jahre nach der Vollendung des Kanals allein den Zoll erheben. Nachher tragen beide Parteien die Kosten der Unterhaltung gemeinsam und erhalten jede die Hälfte des Zolles. Nach mancherlei

[1]) Kobbe: Geschichte Lauenburgs II, 105. Weißenborn: Elbzölle, p. 116. Becker: Geschichte Lübecks I, 309 f. Siewert: Der deutsche Handel, p. 27. Manecke: Lüneburg I, 84. Zeitschrift d. Vereins f. lüb. Gesch. XI, 340. [2]) Sudendorf: Urkundenbuch II, Nr. 17. Zeitschrift d. Vereins f. lüb. Gesch. XI, 340. [3]) Urkundenbuch der Stadt Lübeck III, Nr. 323 u. 325. Schlesw.-Holst. Provinzialberichte von 1817, p. 398. Kobbe: a. a. O. II, 59 f. Manecke: Lauenburg, p. 20. [4]) Urkundenbuch der Stadt Lübeck IV. Manecke: Lauenburg, p. 75 f. Kobbe III, 222.

Schwierigkeiten war der Bau im Jahre 1398 vollendet.[1]) Als 1401 die Bergedorfer Linie der Lauenburger Herzöge mit Erich III. ausstarb, bestätigte der Nachfolger Erich IV. von Lauenburg den Vertrag von 1390 am 13. Juli 1401.[2]) Im Jahre 1410 (19. Januar) schloß Erich IV. mit Lübeck einen neuen Vertrag,[3]) nach welchem Mölln, das Erich 1409 in seine Gewalt gebracht hatte,[4]) wieder Lübeck übergeben wurde. Dafür erhält der Herzog von 1410 an, also 5 Jahre eher, als 1390 festgesetzt war, die Hälfte der Zölle. War der Kanal auch zunächst für den Salztransport gebaut, so ging doch bald auch ein Teil des durchgehenden ost-westlichen Warenzuges[5]) von Lübeck nach Hamburg durch den Kanal und ebenso wurden Güter aus den Ostseeländern auf diesem Wege zur Elbe und dann elbaufwärts ins deutsche Binnenland gebracht. Die Stecknitz zwischen Mölln und Lübeck wurde von Lübeck allein unterhalten und nur lübeckische Schiffe durften diese Strecke befahren. Die weitere Fahrt bis Lauenburg stand den Untertanen beider Staaten frei. Aber die Fahrt auf der ganzen Wasserstraße von Lübeck bis Lauenburg wird wohl von Anfang an tatsächlich so gut wie ganz in den Händen der Lübecker Salzführer gelegen haben, die sie durch ihre Angestellten, die sogenannten Stecknitzfahrer ausüben ließen; denn eine Fahrt nur zwischen Lauenburg und Mölln, das zu Lübeck gehörte, kann damals nicht lohnend gewesen sein, zumal da aus dem Lande selbst fast nur Holz ausgeführt wurde.

[1]) Im Jahre 1396 ließ Heinrich von Braunschweig-Lüneburg, der mit den Städten Lüneburg und Lübeck im Streit lag, durch Versenken von Schiffen die Delvenaumündung verstopfen, sodaß eine neue Mündung gegraben werden mußte. Dann suchte Albrecht von Mecklenburg den Bau zu stören, weil der Kanal seine Städte Boizenburg und Wismar zu schädigen drohte und er vorgab, daß die neue Mündung sein Gebiet berühre. 1402 wurde er durch Geld zufrieden gestellt. Urkundenbuch der Stadt Lübeck V, Nr. 59. Schlesw.-Holst. Provinzialberichte 1817, p. 409 f. Archiv d. Vereins für Gesch. d. Herzogt. Lauenburg 1899, p. 2 ff. Becker: a. a. O. I, 308 f. [2]) Urkundenbuch der Stadt Lübeck V, Nr. 18. [3]) Urkundenbuch der Stadt Lübeck V, Nr. 294 u. 295. Kobbe: III, 223. [4]) Hoffmann: Geschichte Lübecks, p. 146. Becker: I, 336 ff. Archiv des Vereins f. Gesch. d. Herzogt. Lauenburg 1899, p. 2 ff. [5]) D. Schäfer: Die deutsche Hanse, p. 19.

I. Abschnitt.

Das Lauenburger Schiffamt bis zum Aussterben der Askanier in Lauenburg. 1417—1689.

Die kleinen Steckniţschiffe der Lübecker, von denen jedes 6 Last und 4 Tonnen Salz laden konnte, dienten nur dem Kanaltransport, und die Waren wurden in Lauenburg in größere Schiffe umgeladen. Hieraus entwickelte sich ein Umladezwang zu Gunsten der Lauenburger Schiffer. Schon 1417 (13. XII.) stellte Erich V. den Schiffern der Stadt Lauenburg, „den menen Scheepluden de unse Eluen plegen op unde nedder tho vahrende, umme eres sulwes Fromen unde Vordeils willen ok umme Vorderniſſe willen des gantzen Koepmannes an sinem Gude" eine Urkunde aus,[1]) in der er ganz allgemein bestimmte, daß derjenige Lauenburger Schiffer, welcher zuerst auf der Delvenau nach Lauenburg fährt, als erster alles Kaufmannsgut, das durch die Schleuse von Lübeck gekommen ist, ungehindert und ohne Verzug verfahren soll. So soll es immer der Reihe nach gehen. Wer aber abfährt, ehe die Reihe an ihn kommt, muß 10 Mark Pfennige an den Herzog und eine lötige Mark „an ere Houetlude, de dessen Breff bewarende syn unde an ere gantzen Samelinge" als Strafe bezahlen. Hieraus geht offenbar hervor, daß schon vorher eine Vereinigung der Lauenburger Schiffer bestanden hat; denn hier wird von dem Amt, der „Samelinge" als bestehend geredet und eine Reihefahrt festgesetzt. Seit 1417 also sind die in einem Amt vereinigten Schiffer der Stadt Lauenburg privilegiert, alles Kaufmannsgut, welches auf der Delvenau durch die Schleusen nach Lauenburg kommt, auf der Elbe zu verfahren.

Bis zum Jahre 1478 hören wir dann nichts wieder vom Amt. Am 25. Januar dieses Jahres bestätigt Herzog Johann das Privileg von 1417 und erweitert es, sodaß wir hier genauere Nachrichten vom Schiffamt erhalten.[2]) Der Herzog setzt die Zahl der Schiffe des

---

[1]) Walcke: Elbschiffahrtsrecht, Beilage 1. [2]) Walcke: a. a. O., Beilage 4. Ein Privilegienbrief, den Herzog Bernhard, Johanns Vater, ausgestellt hat, wie aus der Urkunde von 1478 hervorgeht, ist verloren gegangen.

Amtes, von denen jedes „vyff Stecknitzen Scheppe guder" laden kann, auf 21 fest, die in der Reihenfolge, wie sie von Hamburg heraufkommen, wieder neue Ladung einnehmen. Kein Amtsmitglied darf mehr als ein Schiff besitzen; wohl aber können zwei Schiffer zusammen ein Schiff halten. Will einer seinen Anteil verkaufen, so hat sein „mede Kumpan" das Vorkaufsrecht. Neue Schiffe dürfen nur in Lauenburg gebaut werden, nachdem vom Herzog und den Amtsvorstehern Erlaubnis eingeholt ist. Alle Uebertretungen dieser Ordnung werden mit 10 Mark bestraft.

Auch damals gingen die meisten Güter, die von Lübeck kamen, nach Hamburg; denn nur diese Stadt wird direkt genannt. Auf die Fahrt mit Kanalgütern nach Lüneburg verzichtete das Schiffamt schon 1526 zu Gunsten der Lüneburger „Eichenschiffer".[1]) In diesem Jahre ist ein Vergleich geschlossen zwischen dem Rat der Stadt Lüneburg und Herzog Magnus von Sachsen-Lauenburg,[2]) daß kein Lüneburger Schiffer Waren, die durch die Schleuse aus der Stecknitz kommen, nach Hamburg bringen darf, und kein Lauenburger Schiffer solches Schleusengut nach Lüneburg fahren darf, außer wenn die Versendung eilig ist und gerade kein Lüneburger Schiff in Lauenburg liegt.

Sechzig Jahre jünger ist die nächste Urkunde, die über die Schiffamtsprivilegien erhalten ist. Herzog Franz II. konfirmiert am 10. April 1586[3]) alle Vorrechte, die seine Vorfahren dem Amt verliehen haben und „erklärt folgende Punkte, welche in dem alten Brief etwa dunkel gesetzet sein, gründlicher". Allein die Schiffe des Amts sollen alle Güter, die durch die Schleusen gehen, auf und nieder mit ihren Schiffen verfahren, d. h. von Lauenburg elbauf- und niederwärts nach Magdeburg und Hamburg, aber nicht, wie Walcke[4]) meint, von Lauenburg nach Hamburg und umgekehrt. Dies geht aus dem Folgenden hervor, wo Franz den Hamburger aufwärtsfahrenden Schiffern oder Bötern verbietet, ohne Erlaubnis des Schiffamts Güter aufwärts zu verfahren, weil sie seine Untertanen seit einiger Zeit in dieser Fahrt geschädigt haben. Der Herzog von Lauenburg konnte den Lauenburgern kein Priveleg verleihen, Güter von Hamburg, das nicht unter seiner Herrschaft stand, nach Lauenburg zu verfahren.

[1]) Manecke: Lüneburg, p. 52. Die Eichenschiffer waren allein berechtigt, von Lüneburg nach Lauenburg zu fahren. Sie brachten das Lüneburger Salz nach Lauenburg. Der starkste Verkehr war hier am Anfang des 16. Jahrhunderts, als jährlich bis zu 1200 Ladungen nach Lübeck gingen. Vergl. Archiv d. Vereins f. Gesch. d. Herzogt. Lauenb. 1890, p. 7. Zeitschr. d. Vereins f. lüb. Gesch. XI., 345. [2]) Hann. St. Arch.: Celle Br. Arch. 104 b. 587. Walcke Elbschiffahrtsrecht, p. 23 gibt irrtümlicher Weise 1521 als Jahr des Vertrages an. [3]) Walcke, Beilage 7. Schl. St. Arch. D. I. 1. 2415. D. I. 3. 387. [4]) Walcke, p. 155.

In einem Brief,[1]) den Franz 1584 an den Hamburger Rat schickt, beschwert er sich über die Konkurrenz, die die Hamburger Böter, von denen jetzt eine große Zahl „der weiten Fahrt sich gebrauchen", während es früher nur 3 bis 4 waren,[2]) dem Amt machen. Er verlangt, daß Hamburg die Zahl der Böter, die Korn aus der Mark holen und seinen Zoll schädigen, herabsetzt und alles beim Alten läßt, oder aber auch seinen lauenburgischen Untertanen gestattet, „daß sie ihren Vortheill mit Ihrer Schifffahrt in und auß ewerer Statt nach bester Gelegenheitt stiften muegenn". In der Urkunde von 1586 heißt es weiter: Wenn so viele Güter ankommen und die Unserigen können diese um die von den Hamburger Bötern verdingte Fracht verführen, so sollen die Unsrigen vorgezogen werden. Dies bedeutet nur, daß die Lauenburger die Kanalgüter elbaufwärts verfahren sollen, wenn genügend solches Gut vorhanden ist, um eine Fahrt lohnend zu machen; sonst sollen die Hamburger Böter diese Güter in Lauenburg zu denen, die sie von Hamburg mitführen, dazuladen. Güter in größeren Mengen gingen aber selten von Lübeck durch den Kanal nach Magdeburg.[3])

Dann erläßt Franz II nähere Bestimmungen über die Aufnahme ins Schiffamt in seinem Privileg von 1586 und setzt fest, daß niemand in das Amt aufgenommen werden darf, der nicht in der Stadt Lauenburg ein eigenes schuldenfreies Haus besitzt, das Bürgerrecht und das Schiffamt nach Gebühr genommen hat und dem Herzog, dem Rat der Stadt und der ganzen Gemeinde „mit Eiden und Pflichten sich verwandt gemacht, Uns und einem Jeden, Unteren und Oberen, Gleich und Recht zu thun."[4])

Die Nachfolger des Herzogs Franz bestätigten alle die Privilegien des Amtes,[5]) nämlich Herzog August 1619, 1639 und 1647, Julius Heinrich im Jahre 1656, Franz Erdmann 1665 und Julius Franz, der letzte Herzog von Lauenburg aus dem Askanischen Hause in den Jahren 1666 und 1671. Die meisten dieser Urkunden sind einfach Bestätigungen der Amtsprivilegien, ohne etwas Neues zu enthalten. Sie zeigen aber doch, daß die Herzöge das Amt in seinen Vorrechten schützten gegen mancherlei Übergriffe, die sowohl von Mitgliedern des Schiffamtes, wie von nicht Immembrierten oder sogenannten Nebenschiffern versucht wurden.

---

[1]) Walcke, Beilage 7, p. 158. Schlesw. St. Arch.: Lauenb. Manuskripte 73. [2]) Vergl die Ordnung der Hamb. Böter von 1599 in: Rüdiger: Hamb. Zunftrollen, p. 240 f. Dasselbe geht aus einer Beschwerde der Märkischen Schiffer von 1580 hervor. Schmoller: Jahrbuch f. Gesetzgebung VIII, 1042. Naudé: Schmoller's Forschungen VIII, Heft 5, 52. [3]) Das zeigt die Urkunde Franz II. von 1611. — Walcke, Beilage 8. [4]) Ähnliche Bestimmungen finden sich in der Ordnung der Hamburger Böter von 1599. Rüdiger: Hamb. Zunftrollen, p. 240 f. [5]) Walcke, Beilagen 11 und 18 bis 22.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts brachen Streitigkeiten aus zwischen dem Amt und dem Elbzöllner Zabel, der zugleich Amtsmitglied war. Das Amt warf Zabel vor, er habe mehrere Schiffe gehalten und die Privilegien verletzt. Der Elbzöllner machte seinerseits dem Amt wieder den Vorwurf, die Privilegien nicht zu halten. Hieraus entstand ein Prozeß, den Franz II durch eine Deklaration vom 9. September 1611 beendete,[1] in welcher er die Privilegien bestätigt und im einzelnen erklärt, daß unter der Fahrt aufwärts nicht nur die nach Magdeburg, sondern überhaupt die Fahrt, soweit Amtsgenossen sie betreiben, zu verstehen sei. Zur Abführung der Schleusengüter auf- und niederwärts darf jeder „Schiffamtsverwandte" nur ein Schiff halten, damit „unter ihnen, sie seien reich oder arm, eine Gleichheit gehalten und keiner darin vervortheilt werden solle." Niemand darf die Güter aufhalten und sammeln, sondern die Abfahrt muß schnell vonstatten gehen. Jeder Amtsgenosse aber darf noch zwei, drei oder mehr Schiffe haben „zu andern Gütern, so nicht durch die Schleusen gehen, und damit auf der Elbe seine Nahrung suchen." Die elbaufwärts gehenden Güter sollen die Amtsschiffer selbst verfahren. Nur wenn zu wenig Gut vorhanden ist, als daß die Fahrt lohnt, oder wenn so häufig Gut kommt, daß das Amt es nicht so schnell fortschaffen kann, darf das Schiffamt diese Güter fremden Schiffern überlassen gegen einen, zwei, drei oder höchstens vier Schilling „Beliebung" für jede Last. Zum Schluß verfügt der Herzog, daß die Amtsgenossen bei 60 Mk. lübisch Frieden unter einander halten sollen. Die Eintracht dauerte aber doch nicht lange; denn schon 1618 beschwert sich das Schiffamt,[2] daß Zabel wieder mit mehreren Schiffen Schleusengut abfahre und so die Privilegien verletze. Franz II. schärft dem Amt genaue Haltung der Privilegien und besonders seines Briefes von 1611 ein.[3] 1622 hat Zabel dann versucht, außer der Reihe Schleusengut nach Magdeburg zu befördern; aber das Amt hat ihn gehindert und erhält in dem sich entwickelnden Prozeß schließlich Recht.[4]

Nach dem Tode Zabels weigerte sich das Amt, dessen unmündige Kinder aufzunehmen, weil sie die Vorschriften des Privilegs von 1586 nicht erfüllten. Über die Nachfolge Minderjähriger als Erben von Schiffsgerechtigkeiten war bis dahin nichts festgesetzt und deshalb war das Amt formell im Recht; denn Unmündige konnten weder das Schiffamt noch das Bürgerrecht erwerben. Herzog August erließ nun am 4. Mai 1647[5] nähere Bestimmungen über die Verer-

[1] Walcke, Beilage 9. [2] Walcke, Beilage 10. [4] Walcke, Beilage 12—16. [5] Walcke, Beilage 18.

bung von Schiffsgerechtigkeiten an Minderjährige. Er setzt, „um sowohl das Schiffamt bei seinen Privilegien zu erhalten, als auch der Pupillen Bestes zu stiften", fest: 1. Stirbt ein Schiffer mit Hinterlassung unmündiger Kinder oder Erben, so führen die Vormünder für diese das Schiff, nachdem sie Kaution und Gebühr zur Erlangung des Schiffamtes geleistet haben. Ist eins der Kinder ein Knabe, so muß er, nach dem er mündig geworden ist, das Bürgerrecht gewinnen und Kaution stellen, braucht aber das Schiffamt nicht wieder zu „eschen". 3. Ist es ein Mädchen und heiratet einen Nichtschiffer, so kann dieser das Schiff erst fahren, wenn er das Schiffamt ordnungsgemäß gewonnen hat. 4. Geht die Schiffsgerechtigkeit von einem Kind auf ein anderes über, muß dieses das Schiffamt erst neu gewinnen. 5. Die Vormünder müssen Kaution stellen und einen Eid leisten, ihre Vormundschaft ordnungsgemäß zu führen. Wenn sie die Weiterbenutzung der Schiffsgerechtsame nicht für ratsam erachten, dürfen sie mit Zustimmung der Obrigkeit und der Verwandten ihrer Mündel die Schiffsgerechtigkeit verkaufen. 6. Erhält ein Schiffer durch Erben oder durch Heirat zwei Schiffsgerechtigkeiten, darf er sich doch nur einer bedienen. Die andere mit dem Hause kann er seinen Kindern oder Stiefkindern erst dann übergeben oder vermachen, wenn eins dieser Kinder mündig geworden ist, das Bürgerrecht erworben hat und ein eigenes Haus bewohnt, oder, wenn es ein Mädchen ist, sich verheiratet hat.

In den Verträgen,[1]) die zwischen Lübeck, Hamburg und Lauenburg 1571, 1588 und 1610 in Mölln über Abfahrt der Kanalgüter, Fracht u. a. geschlossen sind, hat das Schiffamt immer die Verpflichtung übernehmen müssen, für allen auf dem Transport entstandenen Schaden aufzukommen und für die durch die Schuld der Besatzung verdorbenen Güter Ersatz zu leisten. Die Schiffsherren führten aber oft nicht selbst ihre Schiffe, sondern vertrauten sie Steuerleuten an, teils weil sie als Elbzöllner in Lauenburg sein mußten und nicht selbst ein Schiff zu führen verstanden oder zugleich Ratsherren und Bürgermeister waren, teils weil sie noch Kinder waren. Sie wollten nicht selbst durch ihre Ersatzpflicht Schaden leiden, sondern sie hielten sich an die Steuerleute und Schiffsknechte, welche die Güter „nicht richtig" ablieferten. Herzog August erließ am 24. März 1624 in 12 Artikeln eine genaue Verordnung,[2]) in der er das Verhältnis der Schiffer zu den Steuerleuten und Schiffsknechten regelt. Er setzt fest, daß die Steuerleute sich mit einem „körperlichen Eid", die Schiffsknechte bei Verpfändung von Hab und Gut und ehrlichem

[1]) cf. Seite 21 und 22 f. [2]) Walcke, Beilage 42 A.

Namen verpflichten müssen, keine Kaufmannsgüter zu veruntreuen, sondern sie in dem Zustande, wie sie sie empfangen haben, wieder abzuliefern. Vor der Abfahrt sollen Steuer- und Schiffsleute die Güter besichtigen „ob einige Mängel daran zu befinden". Unterlassen sie die Besichtigung, tragen sie allein die Verantwortung. Sie müssen die Güter vorsichtig verstauen und dürfen, wenn Teer, Pech oder Tran geladen ist, kein Feuer im Schiff machen. Die Güter müssen in „tüchtige und bequeme" Häfen gelegt werden, damit sie keinen Schaden erleiden. Nach vollendeter Reise müssen die Steuerleute und Schiffsknechte die Schiffe reinigen und dahin legen, wohin es der Schiffer verlangt. Gegen das Schiffamt und die Hamburger Kaufherren sollen sie sich „bescheidentlich und ehrbarlich bequemen und verhalten" und „sich der bis anhero getriebenen abscheulichen Gotteslästerung, Fluchens, Schwerens und Maledeyens entäußern, damit nicht Gott ferner erzürne Schiff und Guet und Mann zugleich zu straffen untergehen zue lassen verursacht werde." An Sonn- und Festtagen dürfen sie erst nach dem Gottesdienst laden. Jedes Schiff fährt mit einem Steuermann und vier Knechten, die im Sommer 18 Pfennig, im Winter 2 Schilling Wachtgeld erhalten. Nach der Rückkehr gibt der Schiffer ihnen eine Mahlzeit. Das Frachtgeld müssen sie sich in Hamburg in grober, guter Münze entrichten lassen und so wieder abliefern. Auf den Fahrten nach Hadeln[1]) müssen sie sich selbst Tonnen für ihr Bier halten. Wenn ein Schiff in Hamburg einfriert, erhalten die Steuer- und Schiffleute 20 Schilling „Laufgeld" für die Rückkehr nach Lauenburg. Bleibt das Schiff unterwegs liegen, richtet sich die Höhe des Laufgeldes nach der Entfernung von Lauenburg. Handeln sie vorsätzlich gegen diese Vorschriften, werden sie an Hab und Gut oder mit Hinzuziehung der Obrigkeit an Leib und Leben bestraft. Der Lohn für jede Reise wird für die nächsten zehn Jahre für die Steuerleute von 3 Mark 4 Schilling auf 4 Mark 8 Schilling und für die Schiffsknechte von 2 Mark 12 Schilling auf 3 Mark 12 Schilling erhöht. In Hamburg erhält jeder Steuermann 2 Mark statt wie bisher 24 Schilling und jeder Knecht 24 Schilling statt 1 Mark. Außerdem bekommt jeder 8 Schilling Trinkgeld für jedes „Stecknitzschiffgut". Alles in allem betrug also der Lohn der Steuerleute 9 Mark, der der Schiffsknechte 7 Mark 12 Schilling für jede Reise.

[1]) Das Amt war verpflichtet für den Herzog in der Zeit von Ostern bis Michaelis Fahrten nach Hadeln zu machen und Korn zu holen oder Getreide hinzubringen gegen Reisegeld und freie Kost. Walcke, Beilage 48 A.

Nach diesen Bestimmungen wurde am 20. April 1624 in Mölln von Hamburg, Lübeck und Lauenburg ein neuer Vertrag[1]) über die Höhe der Fracht und die Abfuhr der Schleusengüter von Lauenburg geschlossen. Schon 1632 waren die Steuerleute und Schiffsknechte mit dem ihnen 1624 zugestandenen Lohn unzufrieden und drohten, die Amtsschiffe liegen zu lassen, um an anderen Orten „ihre Nahrung zu suchen." Daraufhin befahl Herzog August am 2. März 1632[2]) dem Lauenburger Rat und dem Schiffamt, die „trutzigen Knechte" vorzuladen und in seinem Namen zu ermahnen, mit dem zugesagten Lohne zufrieden zu sein und auszuharren. Wer weggeht, soll nie in den Lauenburgischen Landen wieder aufgenommen werden; „denn es nicht unbillig, woselbst man Schutz hat, daselbst auch des Landes Beste mit fördern muß."

Im Jahre 1635 errichteten die Steuerleute und Schiffsknechte, von denen die meisten nicht in der Stadt Lauenburg, sondern in der zum Amt Lauenburg gehörigen Vorstadt Unterberg wohnten, eine Totenträgerbrüderschaft[3]) mit Einwilligung des Herzogs August. In der Folgezeit geriet sie aber in Vergessenheit. Erst 1687 wurde die Brüderschaft wieder aufgerichtet, „welche dahin abzielt das unter ihnen Zucht, Ehrbarkeit und Gehorsam erhalten, den Ärmeren und Notleidenden geholfen und in gefährlichen Zeiten, wenn öftermals Eltern und Kinder, Schwestern und Brüder einander verlassen, ihnen von andern beigesprungen und dem Vermögen nach hülfreiche Hand geleistet, auch endlich das gemeine Wesen, soviel an ihnen ist, befördert werden möge." Alle Mitglieder der Brüderschaft sollen das Schiffamt nach Kräften fördern, weil vom Gedeihen des Amtes auch das Wohl der Steuerleute und Schiffknechte abhängt. Wie die Schiffer nur tüchtige Steuerleute anstellen sollen, so müssen diese für geeignete Schiffsknechte sorgen. Alle sollen den Schiffsherren mit der gebührenden Achtung begegnen; tut einer das nicht, so muß er der Brüderschaft eine halbe oder ganze Tonne „Bierbrüche" erlegen und kann „nach eingebrachter Klage zur obrigkeitlichen Strafe gezogen" werden. Seit 1675[4]) waren die Elbzöllner als Richter eingesetzt, die die Schiffer und Schiffknechte „nach Verdienst" bestrafen sollten, wenn sie sich „Ungelegenheiten und Mißhandlungen" zu Schulden kommen ließen.

Während der Wirren des Dreißigjährigen Krieges bauten oder kauften auch Leute, die nicht in der Stadt Lauenburg, sondern in den Vorstädten wohnten, ohne Erlaubnis der Regierung kleine Schiffe

[1]) cf. Seite 23. [2]) Walcke, Beilage 42 D. [3]) Walcke, Beilage 42 B. [4]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2416.

oder Ewer und trieben auf der Elbe Schiffahrt oder fuhren auch Holz von den Stecknitzhuden[1]) ab und brachten es nach Hamburg. Das Schiffamt wollte die Konkurrenz der sogenannten Nebenschiffer unterdrücken, wenigstens soweit diese die Privilegien des Amtes verletzten und erhob 1636 gegen einen dieser nicht zum Amt gehörigen kleinen Schiffer, namens Michael Möller, Beschwerde, weil er entgegen ihrem Privileg Holz verfahren hatte, welches durch die Schleusen gekommen war. Am 14. Juli 1637[2]) wurden alle Rechte des Amtes bestätigt und allen, die nicht zum Amt gehörten, verboten, irgendwelche Schleusengüter zum Schaden des Amtes wegzufahren bei 100 Taler Strafe. Doch gestattet das Schiffamt Möller für den Fall, daß eine „Riege Holz" nachbliebe, die das Amt nicht verschiffen kann, diese mit Erlaubnis des Amtes und nach Abstattung einer Gebühr abzufahren. Bald begann das Schiffamt, seine Privilegien so auszulegen, daß überhaupt nur Amtsgenossen Schiffahrt treiben dürften in Lauenburg, und beschwerte sich 1662 bei der Regierung in Ratzeburg über Vollhorn,[3]) einen solchen nicht Immembrierten, dessen Familie aber schon seit 1591 mit herzoglicher Erlaubnis auf der Elbe Schiffahrt betrieb. Die Regierung entschied, Vollhorn habe Unrecht getan das Amt in seinen Privilegien „zu turbieren," in denen es geschützt werden solle. 1669 wurde Vollhorn dann verboten, ein neues Schiff zu bauen und 1670 untersagte die Regierung ihm bei 50 Gulden Strafe, sein Schiff zum Nachteil des Amtes zu gebrauchen und ebenso einem andern Schiffer, Heinrich Berghan, bei 25 Gulden Strafe. Die Nebenschiffer beruhigten sich hierbei nicht, sondern wandten sich an den Herzog Julius Franz, der daraufhin am 15. April 1671 ein Mandat erließ, daß das Schiffamt gegen alle Beeinträchtigungen geschützt werden solle. Diejenigen, welche eigenmächtig Ewer oder Schiffe erbaut hätten, dürften sie „ad dies vitae" benutzen; hinfort aber solle niemand wieder gegen die Privilegien des Amts verstoßen. Aber auch damit war der Streit noch nicht zu Ende; denn schon im nächsten Jahr traf bei Julius Franz wieder eine Beschwerde des Schiffamts ein. Der Herzog forderte am 5. Juli 1672 von der Kammerinspektion zu Lauenburg einen Bericht, den diese am 16. Juli erstattete, nachdem sie beim Schiffamt, den Nebenschiffern und anderen Nachrichten eingezogen und die Privilegienbriefe nachgesehen hatte. Sie stimmt dem Amt darin zu, daß nur der ein Schiff bauen oder führen darf, der Bürger der Stadt Lauenburg ist und dort ein eigenes „tüchtiges" Haus besitzt und bewohnt, und daß das Amt ein geschlossenes von 21 Mitgliedern ist, von denen jedes bis 1611 nur

[1]) Der Ausdruck Stecknitz ist hier, wie allgemein üblich, auch für den Kanal und die Delvenau gebraucht. [2]) Walcke, Beilage 17. [3]) Walcke, Beilagen 22—26.

ein Schiff haben durfte. Seitdem darf jeder Amtsschiffer für die Elbschiffahrt mehrere Schiffe unterhalten, aber nur eins zur Verschiffung der Schleusengüter benutzen. Die Unterberger Amtsuntertanen hätten gesagt, sie führen in ihren 11 kleinen Schiffen keine Schleusengüter ab, sondern sie suchten nur ihre Nahrung auf der Elbe nach Magdeburg, Berlin, Dömitz, Hamburg und andern Orten und hofften, man werde sie nicht ruinieren, sondern sie „auch ein Stücklein Brots mit ihren Schiffen verdienen lassen." Auch früher zur Zeit Franz I von 1543—1580 habe es, wie das Gutachten weiter ausführt, kleine Nebenschiffe gegeben, die aber nur Holz und Torf auf dem Kanal und der Delvenau gefahren oder Elbschiffe geleichtert hätten. Jetzt aber, seit den „Kriegstroublen von 1625—1648 und daraus folgendem Unwesen," nähme die Unordnung überhand, und jeder wolle Schiffer sein und Schiffe bauen. Zum Schluß rät die Kammerinspektion, das Schiffamt zu schützen, aber den Nebenschiffern solange die Elbschiffahrt zu gestatten wie die jetzigen Schiffe hielten, um sie nicht zu ruinieren, ihnen aber nicht zu erlauben, neue Schiffe zu erbauen. In diesem Sinne entschied Julius Franz am 3. Februar 1674. Trotzdem dauerten die Prozesse fort und 1679 nahm das Schiffamt einen ständigen Advokaten an für 10 Taler „pro salario" jährlich; 1680 lieh das Amt „ein Kapital auf," um seine langen Prozesse zu führen.[1]) Im Jahre 1683 kam endlich zwischen dem Schiffamt und Johann Vollhorn ein Vergleich zu stande, in welchem das Amt Vollhorn und seinen männlichen und weiblichen Nachkommen zugesteht, bei seinem Hause ein Schiff zu halten, weil bei seinem Haus seit langem Schiffahrt getrieben sei. Am 27. Juni 1683 bestätigte Julius Franz diesen Vergleich.

Die Mitglieder des Lauenburger Schiffamts betrieben neben der ihnen allein zustehenden Abfahrt der Schleusengüter auch Schiffahrt auf der Elbe bis Magdeburg hinauf, und zwar besonders seitdem ihnen 1611 erlaubt war, mehrere Schiffe zu halten. Sie kauften in Brandenburg Holz und fuhren es auf eigenen Schiffen nach Hamburg. Wie auf dem ganzen Elbhandel lasteten auch auf den Lauenburgern die immer höher werdenden Elbzölle. 1613 erhöhte Christian von Braunschweig-Lüneburg mit Genehmigung des Kaisers und der Kurfürsten seine Zölle in Hitzacker, Bleckede und Schnakenburg.[2]) Die Zöllner verlangten die Bezahlung des Zolls in Reichstalern zu 32 Schilling oder 24 Silbergroschen. Wenn ein Schiffer keinen solchen Taler hatte, mußte er 25 % Aufschlag[3])

[1]) Schlesw. St. Arch. Lauenburger Manuskripte 73. [2]) Schmoller: Jahrbuch für Gesetzgebung VIII, 1041. [3]) Schmoller: a. a. O., p. 1057.

bezahlen. Das empfand das Schiffamt als besonders drückend und beschwerte sich 1616 beim Herzog Franz II.[1]) Dieser trat für seine Untertanen ein und bat Christian, die Neuerungen abzuschaffen. Die Bitte scheint auch Erfolg gehabt zu haben; denn das Schiffamt bedankte sich nachher bei Franz für seine Fürsprache. Bald darauf nahm auch Mecklenburg Zollerhöhungen vor. Herzog August schrieb deshalb 1642 an Adolf von Mecklenburg (Güstrow[2]) und verlangte, er solle von den Lauenburgern in Boizenburg nicht mehr verlangen als den Mecklenburgern in Lauenburg abgefordert würde. Weil diese Bitte erfolglos blieb, ergriff das Lauenburger Elbzollgeleit Repressalien und steigerte für die Boizenburger Schiffer die „Erneuerungsgebühr" von 4 Schilling auf einen Reichstaler und den Schiffszoll von 2 auf 18 Schilling. Daraufhin erklärte sich das Boizenburger Schiffamt bereit, den Lauenburgern alles zu ersetzen, was sie seit zwei Jahren zu viel bezahlt hätten, wenn in Lauenburg die Zollerhöhungen rückgängig gemacht würden. Das Schiffamt in Lauenburg erklärte sich hiermit einverstanden, wenn in Boizenburg in Zukunft nicht mehr gefordert werde als vor 1642. Im Jahre 1680 erhöhte Mecklenburg (Güstrow die Erneuerungsgebühr und den Schiffszoll in Boizenburg wieder, hob aber diese Maßregel für die Lauenburger wieder auf, als Julius Franz sich beschwerte.

Die Hauptmenge der Schleusengüter ging stets nach Hamburg. Im Jahre 1571 erhöhte das Schiffamt den Frachtpreis für jedes Stecknitzschiff auf 6 Mark für den Transport von Lauenburg bis Hamburg. Lübeck und Hamburg beschwerten sich darüber bei Franz I.[3]) und sprachen die Befürchtung aus, die Güter könnten bei so hoher Fracht durch den Sund gehen, und die herzoglichen Zolleinnahmen könnten sinken. Infolgedessen berief der Herzog Abgesandte der beiden Städte sowie des Rates und des Schiffamtes zu einer Besprechung nach Mölln, die im März 1571 stattfand und deren Ergebnis ein Vertrag[4]) war, der am 20. März untersiegelt ist. Die Fracht wird für die nächsten 12 Jahre auf 5 Mark für jedes Stecknitzschiff von 6 schweren Lasten festgesetzt. Dafür fährt das Schiffamt die Güter schleunig ab und liefert sie unversehrt dahin, wohin es der Kaufmann verlangt und ersetzt allen nachweislich auf dem Transport entstehenden Schaden Ein Jahr später ließ der Herzog von Lauenburg eine beträchtliche Erhöhung des Kanalzolles und Schleusengeldes eintreten. Die besonders betroffenen Städte Lübeck, Hamburg und Lüneburg wandten sich mit einer Beschwerde

[1]) Schl. St. Arch. Lauenb. Manuskripte 73. [2]) Lauenb. Manuskripte 73. [3]) Schleswig. St. Arch. Lauenb. Manuskripte 73. [4]) Walcke, Beilage 61.

an Franz I. 1573 wurde auf einer Zusammenkunft ein Vergleich[1]) geschlossen und eine neue Zollrolle beschlossen. Für diese Erhöhung der Zölle übernimmt es der Herzog, das Schiffamt und die beeidigten Träger anzuhalten, daß nichts veruntreut wird. Die Schiffer müssen die Güter so abliefern, wie sie sie erhalten; tun sie das nicht, wird ihnen der verursachte Schaden von der Fracht abgezogen. Nachdem so die Fracht- und Zollverhältnisse neugeregelt waren, hob sich zunächst der Verkehr auf dem Kanal wieder. Das Schiffamt aber fuhr entgegen dem Privilegium von 1417, in welchem es heißt, derjenige, welcher an der Reihe ist, soll das Kaufmannsgut zuerst „scheepen . . . unde dar mede ungetogert varen", und dem Vertrag von 1571 die Schleusengüter sehr langsam ab. Oft vergingen 8 bis 14 Tage, ehe die Güter in die Amtsschiffe umgeladen wurden. Die Hauptschuld hatten hieran die Schiffsknechte, die, wie Franz I. dem Schiffamt schreibt, „trutzik hohen Lohn vonn euch und dem Kaufmann abdringen wollen". Weil er aber fürchtete, daß dem Kanaltransport und damit seinen Zolleinnahmen Abbruch getan würde, wenn die Säumigkeit in Lauenburg allbekannt würde, befahl er dem Amt unter Androhung der Aufhebung der Privilegien schleunige Abfahrt der Schleusengüter am 15. Januar 1576.[2])

In der Folgezeit scheint man sich des Möllner Vertrages von 1571 nicht mehr zu erinnern, denn man geht zurück auf einen im Jahre 1567 auf 12 Jahre geschlossenen Vertrag. Nachdem dieser 1579 abgelaufen war, bat das Schiffamt 1582 um Frachterhöhung und klagte, daß es „bei der geschwinden Theurung und schweren Zeit von der alten Fracht nicht allein keinen Gewinn haben könne, sondern auch zum Theil darüber zurügk und in Abgangk gerathe". Weil Lübeck von einer Frachterhöhung nichts wissen wollte, gestattete Franz II. dem Amt,[3]) „daß sie was billig und recht, dadurch der Kaufmann nicht übernommen und beschweret werde, zu Fracht nehmen mügen", bis wieder auf mehrere Jahre ein Vergleich geschlossen sei.

Hiermit scheint man sich auf Seiten der Lübecker zufrieden gegeben zu haben. Im November 1586 aber kam es zu erneuten Klagen über die langsame Abfahrt der Schleusengüter. Kein Schiffer wollte losfahren, ehe er eine volle Ladung, d. h. 5 Stecknitzschiffe eingeladen hat, weil die Fahrt sonst nicht lohnend sei. So dauerte es bisweilen 14 Tage oder noch länger, bis ein Lauenburger Schiff abfuhr und viele Güter gingen zu Lande über Oldesloe, statt durch den Kanal. Franz II. verlangte, die Abfahrt sollte beschleunigt werden und die

[1]) Hamb. St. Arch.: Akten Cl. VII. Lit. Ee Nr. 11. Vol. 2a. Hamb. St. Arch.: Urkunde Bb Nr. 14. [2]) Walcke, Beilage 62. [3]) Walcke, Beilage 63.

Fracht so erhöht werden, daß die Amtsschiffer keinen Schaden erlitten.[1]) Diese entschuldigten sich damit, daß die Lübecker zuviel in ihre Schiffe luden, sodaß sie nach Ladung von fünf Stecknitzschiffen sechs in ihren Schiffen hätten, aber nur für fünf Fracht erhielten. Die Stecknitzfahrer ihrerseits klagten[2]) beim Lübecker Rat über die Lauenburger, die mit kleinen Schiffen die Stecknitz befuhren und Holz holten, ihnen aber das Leichtern der Lauenburger und anderen Elbschiffe bei niedrigem Wasser überließen. Sie wollten auf diese Weise die Lauenburger von der Stecknitz fernhalten. Ob diese Klage, die der Lübecker Rat am 15. Februar 1587 bei Franz II. einreichte, Erfolg hatte, geht nicht aus den Akten hervor; wahrscheinlich ist es aber nicht. Gleichzeitig fanden in Mölln wieder zwischen Lauenburg, Lübeck und Hamburg Verhandlungen statt.[3]) Das Schiffamt forderte eine Erhöhung der Fracht, die im Vergleich mit der der Lübecker und Lüneburger viel zu niedrig bemessen sei. Dafür wünschte Lübeck zur Beschleunigung der Abfahrt der Schleusengüter den Bau einiger kleiner Schiffe, die zwei oder drei Stecknitzschiffe laden könnten, durch das Amt. Am 4. August 1588 wurde endlich wieder ein Vertrag geschlossen[4]) für die nächsten zwanzig Jahre. Das Schiffamt erhält für jedes Stecknitzschiff im Sommer, d. h. von Ostern bis Michaelis sechs Mark und im Winter sieben Mark Fracht und verpflichtet sich, die Kaufmannsgüter in guten Schiffen „mit allem getreuen Fleiße verwahren und befördern zu sollen und zu wollen" und ein oder mehrere kleine Schiffe von 12—18 Last zu bauen und damit eilige Güter für „billig verbesserte" oder gewöhnliche Fracht nach Hamburg zu fahren. In Lauenburg soll ein Lagerhaus und ein Kran[5]) zur bequemeren Umladung der Güter erbaut werden. Wenn ein Schiffer oder sein Schiffsvolk dem Kaufmann „ein Gut nicht vollkommen liefern, sofern sie es unversehrt empfangen haben", sollen sie den Schaden ersetzen. Der „ehrsame Kaufmann" in Hamburg darf die lauenburger Schiffer nicht länger als „drei Tieden" aufhalten. Die Salzführer verpflichten sich, wenn ihre Knechte, die Stecknitzfahrer, „sich gegen den Schiffer zu Lauenburg in Lieferung der Güter oder sonst, sich anders denn gebührlich verhalten", diese Mängel abzuschaffen. Die Stecknitzfahrer halten strenge Reihefahrt; nur, wenn Güter vorhanden sind, die keinen Regen vertragen können, werden diese zuerst fortgeschafft.

Am 29. August 1600[6]) beschloß das Amt von sich aus, auch mit vier Stecknitzschiffladungen abzufahren, um den Transport zu

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2412. Lauenb. Manuskripte 73. [2]) Walcke, Beilage 64 B. Lauenb. Manuskripte 73. [3]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2412. Lauenb. Manuskripte 73. [4]) Walcke: 64 A. [5]) cf. Walcke: 64 E. [6]) Lauenb. Manuskripte 73.

beschleunigen. 1608 lief der Möllner Vertrag von 1588 ab; aber schon 1610 wurde ein neuer Vertrag in Mölln auf 12 Jahre geschlossen.[1]) Die Fracht wird auf 7 Mark im Sommer und 8 Mark im Winter festgelegt. Die Bestimmungen, welche gegenüber dem Vertrag von 1588 neu aufgenommen sind, zeigen alle, daß der Verkehr damals gering war; denn sie beziehen sich alle auf die Fortschaffung von Schleusengütern in geringeren Mengen. Außer einem schon vorhandenen kleinen Schiff von 18 Lasten Tragfähigkeit soll noch eins von 12 Last gebaut werden und „das eine von drei soll vor viertehalb und das andere von zwei vor drittehalb an Fracht empfangen und vergütet werden". Ist kein kleines Schiff zur Stelle, sodaß 3 „Stecknitzschiff Gut" in ein großes Schiff geladen werden müssen, so soll dies „vor 3½" Fracht empfangen. Wenn ein großes Schiff mit 4 Stecknitzschiffgut abfährt, erhält es zwei Mark mehr, als die gewöhnliche Fracht beträgt. Die schweren Güter, wie Blei, Eisen Kupfer u. a. werden unten im Schiff verstaut, die leichten oben. Kommen Güter von Lübeck, die nach Magdeburg bestimmt sind, und zwar so wenige, daß kein ganzes Schiff damit beladen werden kann, so sollen fremde, Hamburger oder Magdeburger Schiffer sie mitnehmen.[2])

1624 wurde der Vertrag nochmal auf 10 Jahre erneuert[3]) und die Fracht auf 10 Mark im Sommer und 11 Mark im Winter erhöht.

In den Wirren des Dreißigjährigen Krieges stockten Handel und Wandel; die Stecknitzfahrt hörte 1647—1648 ganz auf.[4]) Die Schiffer des Lauenburger Schiffamts holten damals Getreide von Magdeburg herunter und kümmerten sich auch nach dem Friedensschluß fast garnicht um die Schleusengüter, sodaß Herzog August 1649 und 1650 den Amtsschiffern verbot,[5]) ohne Erlaubnis der Amtsvorsteher Korn von Magdeburg zu holen, und ihnen befahl, wieder Stecknitzgüter abzufahren.

---

[1]) Walcke, Beilage 65. [2]) cf. die Deklaration Franz II. von 1611. p. 14. [3]) Walcke, Beilage 66. Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2434. [4]) Becker: Gesch. Lübecks II, p. 437 [5]) Lauenb. Manuskripte 73.

II. Abschnitt.

Das Lauenburger Schiffamt unter der Herrschaft Hannovers. 1689—1805.

Im Jahre 1689 starb mit Julius Franz der Mannesstamm der Herzöge von Lauenburg aus dem Hause Askanien aus. Sofort besetzte Herzog Georg Wilhelm von Lüneburg-Celle das Land und behauptete es trotz aller von Dänemark, Anhalt, Sachsen u. a. erhobenen Ansprüche. Er gab 1691 die Zusicherung,[1]) daß Landstände, Adel, Bürger und Bauern in ihren Rechten, Privilegien und Freiheiten geschützt werden sollten. Damit blieben auch die Privilegien des Lauenburger Schiffamtes in Kraft, und am 2. Mai 1698 erfolgte noch eine ausdrückliche Bestätigung[2]) der Amtsprivilegien durch den „Fürstl Braunschweig-Lüneburgischen zur Sachsen-Lauenburgischen Regierung verordneten Geheimbten Rath, Landdrost und Räthe". 1705 ging das Land auf Georg Wilhelms Neffen, Georg Ludwig über, dessen Vater Ernst August 1692 die Kurwürde erworben hatte und der selbst 1714 als Georg I. den englischen Thron bestieg. Er sowohl wie seine Nachfolger Georg II. und Georg III. erkannten die Privilegien des Amtes an.[3])

Kaum waren 1691 die Privilegien des Schiffamts anerkannt, als es auch schon einen Prozeß gegen einen Amtsgenossen, namens Scharnweber, begann.[4]) Dieser hatte sich neben seinem für die Fortschaffung der Schleusengüter bestimmten Schiff ein Nebenschiff gebaut, mit dem er nur Elbschiffahrt betrieb, ohne die Einwilligung des Amtes und der Regierung einzuholen. Das Amt bestritt ihm das Recht, ein Nebenschiff zu halten, und warf ihm Übertretung des Privilegs von 1478 vor, weil er ohne Erlaubnis ein neues Schiff gebaut habe. Scharnweber machte dagegen geltend, daß der Konsens der Regierung und des Schiffamts nur für die Schiffe nötig sei, die zum Transport von Stecknitzgütern bestimmt seien. Auf einer

[1]) Walcke, Beilage 27. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2415. [3]) Walcke, Beilage 37, Anm. [4]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2416. Lauenburger Manuskripte 73. Walcke, Beilagen 28, 32 und 33.

Besprechung, die am 14. Juni 1692 zwischen dem Elbzollverwalter und drei Vertretern des Lauenburger Magistrats stattfand, stellten sich diese auf Scharnwebers Standpunkt, während jener die Auffassung des Amtes vertrat. Die Regierung entschied,[1]) „daß hinfüro keiner, er sei vom Schiffamt oder ein Anderer bei willkürlicher Strafe sich unterfangen soll, dergleichen Nebenschiffsgefäß oder Schute zur Präjudiz privilegierten Schiffamts zu bauen und zu gebrauchen."

Weil Scharnweber sich durch die Abschaffung aller Nebenschiffe schwer geschädigt fühlte, zumal da sein Vater und Großvater solche Nebengefäße gehabt hatten, wurde ihm und seinen Leibeserben durch ein Spezialprivileg erlaubt, mit einem Nebenschiff die Elbe zu befahren.

1694 wurde dem Elbzöllner Trautzelt,[2]) der 22 Jahre lang Vorsteher des Schiffamts gewesen war, erlaubt, neben dem Amt mit seinen Schiffen Elbschiffahrt zu treiben und die „Gutreisen der Stecknitzgüter nach der Reihe gleich andern Schiffwerksgenossen" zu genießen, auch nachdem er sein Haus in der Stadt verkauft hatte und aus dem Amt ausgeschieden war. In dem entstehenden Prozeß wurde festgestellt, daß die Privilegien des Amtes „nur blos die Stecknitz touchiren, keineswegs aber den freien Elbstrom includiren", und Trautzelt von den Gutreisen ausgeschlossen und auf die Elbfahrt beschränkt. Ebenso wurde 1698 dem Bürgermeister und Schiffamtsgenossen Cavenius Konzession erteilt, auf der Elbe ein Nebenschiff zu halten. So wurde das Schiffamt in seinen Privilegien geschützt gegen den Versuch Trautzelts, diese Vorrechte zu durchbrechen, zugleich aber auch festgestellt, daß das Amt nur ein ausschließliches Recht besaß, die Schleusengüter zu verfahren, während die Fahrt auf der Elbe für alle Lauenburger, einerlei ob Amtsschiffer oder nicht, frei war. Damit war zugleich der Anspruch des Amts, daß nur die 21 Schiffe der Amtsmitglieder in Lauenburg vorhanden sein sollten, den es noch 1691 Scharnweber gegenüber erhoben hatte, abgelehnt. Infolgedessen konnte das Amt auch nichts gegen den Apotheker Behm[4]) erreichen, der Vollhorns Schiff erworben hatte und damit Elbschiffahrt betreiben wollte. 1704 wurde Behm erlaubt, Zeit seines Lebens sein Schiff zur Elbfahrt zu benutzen.

In älterer Zeit hatte das Lauenburger Schiffamt vier Vorsteher, wie die Privilegien von 1478 und 1586 zeigen, später zwei, die auf sieben Jahre gewählt wurden und abwechselnd die Amtslade ver-

[1]) Die Entscheidung steht im Gegensatz zur Deklaration Franz II. von 1611, die damals nicht bekannt gewesen zu sein scheint. [2]) Walcke, Beilage 34. Lauenburger Manuskripte 73. [3]) Walcke, Beilage 35. [4]) Lauenb. Manuskripte 73.

wahrten und die Kasse verwalteten. 1688 erhielten die Vorsteher das Recht,[1]) die Sache des ganzen Amtes zu vertreten, für den Fall, daß es nicht zur Beratung zusammenkommen konnte. Sonst wurden alle Beschlüsse auf den Versammlungen des Amtes gefaßt und Gesandte nur mit Aufträgen und Vollmachten für einen bestimmten Fall versehen, ohne daß sie darüber hinaus etwas unternehmen durften. Eine genaue Ordnung fast aller inneren Einrichtungen setzte das Amt am 12. Januar 1711 in 25 Artikeln fest:[2])

Zwei Vorsteher werden vom Amt auf sieben Jahre gewählt und können wiedergewählt werden.[3]) Sie sorgen jederzeit für einen guten Zustand der Amtsschiffe und achten darauf, daß niemand Güter in ein leckgesprungenes Schiff ladet;[4]) sie ersetzen schlechte Amtsgerätschaften;[5]) sie treiben alle Strafgelder „bis zum Tage trium regum" ein und schließen Säumige bis zur Bezahlung von den Gutreisen aus.[6]) Die Geschäfte führen sie abwechselnd. Der jeweils rechnungsführende Vorsteher verwahrt[7]) auch die Amtslade mit allem Inhalt.

In jedem Jahre findet Anfang Januar die „solenne" Zusammenkunft statt, zu der jedesmal von der Landesregierung ein Beisitzer erbeten wird.[8]) Auf dieser Versammlung legt der rechnungsführende Vorsteher Rechnung ab, wieviel Gut jeder Amtsgenosse im verflossenen Jahre abgefahren hat und wieviel ihm gutgeschrieben ist, und gibt eine genaue Abrechnung über alle Einnahmen und Ausgaben des vergangenen Jahres. Zwei Amtsgenossen revidieren die Rechnung und „quitiren dem Herrn Vorsteher".[9]) In unvorhergesehenen Fällen kann jedes Amtsmitglied durch einen Vorsteher oder durch beide eine außerordentliche Versammlung berufen lassen, bei der niemand ohne Grund fehlen darf.[10])

Niemand wird ins Amt aufgenommen,[11]) der nicht „die gewöhnliche Eschung getan hat" und dafür 12 Speziestaler erlegt und 22 Taler 32 Schilling kurant zur Anschaffung von Schiffamtsgerätschaften bezahlt hat. Diese können später bezahlt werden, wenn sich zwei Amtsgenossen für den neu Eintretenden verbürgen. Das neue Amtsmitglied muß auch alles bezahlen, was bei der Eschung verzehrt wird, Wein, Branntwein, Butterkuchen, wenn sie morgens, Bier, Tabak, Branntwein und Butterkuchen, wenn sie nachmittags stattfindet, und muß für das Amt eine Mahlzeit ausrichten, „in natura" oder in Geld (12 Taler), wenn er die Stelle gekauft hat. Kein Amtsgenosse darf mehr als eine Schiffsstelle besitzen.

[1]) Lauenb. Manuskripte 73. [2]) Walcke, Beilage 41 E. [3]) Art. 4. [4]) Art. 15. [5]) Art. 25. [6]) Art. 22. [7]) Art. 1. [8]) Art. 4. [9]) Art. 24. [10]) Art. 6. [11]) Art. 2.

Verkauft ein Amtsgenosse sein Haus, so geht er seiner Schiffamtsrechte verlustig, bis er wieder ein dem Privileg von 1586 entsprechendes Haus gekauft oder erbaut hat. Brennt einem Amtsschiffer sein Haus ab, so tritt der Verlust der Rechte erst „nach einem und zwei Jahren" ein, wenn er in der Zeit kein neues Haus erbaut hat.[1]) Jeder Amtsgenosse muß ein eigenes Haus in der Stadt bewohnen. Nur bei Minderjährigen wird hiervon abgesehen.[2])

Die Bestimmung der Urkunde von 1478, daß alle neuen Schiffe in Lauenburg gebaut werden müssen, wird des Holzmangels wegen dahin abgeändert, daß jeder sein Holz anderswo kaufen oder auch sein Schiff außerhalb Lauenburgs bauen lassen kann. Auf jeden Fall muß er aber sein altes Schiff in Lauenburg verkaufen oder abwracken lassen.[3]) Beim Bauen oder Reparieren von Schiffen gehen die Amtsgenossen allen Fremden vor.[4]) Kein Mitglied des Schiffamts darf den Schiffbauern gestatten, beim Bau von Schiffen die Späne und den Abfall zu behalten.[5]) Verliert ein Amtsgenosse sein Schiff ohne Verschulden der Besatzung durch Schiffbruch, so helfen ihm die „Mitgenossen" nach Kräften, wenn er selst nicht imstande ist, ein neues Schiff zu erbauen.[6])

Jeder ist verpflichtet, die Amtsgerätschaften zu schonen und nach dem Gebrauch wieder in das dafür gemietete Haus zu schaffen;[7]) sie können auch an Fremde ausgeliehen werden, wenn diese sich beim Vorsteher melden und eine angemessene Vergütung zahlen.[8])

Ist ein Amtsschiffer mit seinem Steuermann unzufrieden,[9]) darf er ihn entlassen und das Schiffamt verurteilt ihn zu Schadenersatz und Strafe, wenn er Unterschleife begangen hat. Geht ein Knecht[10]) ohne Grund vom Schiff, ohne daß Ersatz vorhanden ist, wird er auf gewisse Zeit ausgeschlossen und kein Mitglied des Schiffamts darf ihn vor Ablauf der Exklusionsfrist wieder einstellen bei 10 Speziestalern Strafe. Weil oft Hamburger Kaufleute unter dem Vorwand, die Güter seien nicht ordnungsgemäß abgeliefert, Schwierigkeiten bei der Bezahlung des Frachtgeldes machen, will das Schiffamt die Steuerleute und Schiffsknechte, die für ordnungsgemäße Lieferung der Waren haften müssen,[11]) unterstützen, wenn sie beweisen und „eidlich darthun", daß sie die Güter so abgeliefert haben, wie sie ihnen übergeben sind.

Die alte Einrichtung, daß demjenigen, der mit der Gutreise an der Reihe ist, diese vorbeigeht, wenn er nicht am Montag oder Mittwoch zur Stelle ist, bevor die Betglocke ausgeschlagen hat, je

[1]) Art. 7. Dieser Beschluß ist wohl auf Grund des Prozesses mit Trautzelt gefaßt. Vergl. S. 25. [2]) Art. 19. [3]) Art. 3. [4]) Art. 9. [5]) Art. 23. [6]) Art. 16. [7]) Art. 11. [8]) Art. 10. [9]) Art. 12. [10]) Art. 13. [11]) Vergl. S. 15 f. Art. 14.

nachdem das Stecknitzgut am Sonnabend oder Dienstag ankommt,[1]) wird bestätigt, und außerdem bestimmt, daß es entsprechend gehalten werden soll, wenn das Gut am Donnerstag kommt. Kommt Holz von den Lauenburger Huden diesseits Mölln, so geht der Schiffer seiner Gutreise nur dann verlustig, wenn er garnicht zur Stelle ist und der Folgende schon mit dem Umladen begonnen hat. Ist bei der Ankunft von Schleusengütern kein Amtsschiff zur Stelle,[2]) so laden die, welche ihre Gutreise schon hatten, in der Reihenfolge, wie sie von Hamburg zurückkommen. Nur wenn die Güter garkeine Verzögerung erleiden dürfen, soll das erste ankommende Schiff das Gut einnehmen, auch wenn ihm die Gutreise vorbeigegangen war. Kommt aber während des Umladens noch ein Schiff an, dem die Gutreise noch zusteht, so geht das vor. Nur für den Fall, daß garkein Amtsschiff vorhanden ist, darf ein fremder Schiffer gegen Zahlung einer Vergütung an das Amt die Güter mitnehmen. Kein Immembrierter darf ein fremdes Schiff anheuern,[3]) wenn er von einem Amtsgenossen eins erhalten kann; heuert er trotzdem ein fremdes, so muß er vier Taler Strafe bezahlen außer den zwei Talern, die jeder für Mietung eines fremden Schiffes dem Amt zahlen muß. Kein Mitglied des Amts soll „eine vortheilhaftere oder einträglichere Reise vorziehen",[4]) wenn es Schleusengut einzunehmen hätte, es sei denn, daß das Amt es ihm auf einer besonderen Versammlung erlaubt. Holt der Schiffer diese Erlaubnis nicht ein, muß er zwölf Taler kurant an das Amt als Strafe geben, ebenso wie derjenige, der abreist, ohne es dem Amt anzuzeigen. Es wird verboten, „daß einer des andern nachstehendes Gut abfahren möge",[5]) wie es bis dahin üblich war; wenn einer bei niedrigem Wasserstand nicht die ihm zukommenden sechs Stecknitzschiffladungen fortschaffen kann, so wird das Fehlende gutgeschrieben, bis er es selbst nachholen kann.[6]) Will er das Gut lieber zusammen wegfahren, darf er Leichter nehmen,

[1]) Der alte Stecknitzkanal hatte hauptsächlich Stauschleusen, die bei der geringen Wassermenge des Kanals damals, wie es scheint, meist nur zweimal wöchentlich, bezw. jeden zweiten Tag, an den sogenannten Zapfeltagen geöffnet wurden. Die zu Tal gehenden Schiffe fuhren auf dem abgelassenen Wasser bis zur nächsten Schleuse, während die bergauf fahrenden gegen das ablaufende Wasser getreidelt wurden. Auf diese Weise dauerte die Fahrt von Lübeck bis Lauenburg etwa [illegible] Tage. „Der Elbstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse", bearbeitet von der Königl. Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg, Bd II, 284. Berlin [illegible]. A. Riemann: Nebenstunden für die innere Staatenkunde, p. 74. Altona 1800. [2]) Art. 5. [3]) Art. 21. [4]) Art 8. [5]) Art. 20. [6]) Art. 17. [7]) Die Mitglieder des Schiffamts hatten wie die Elbschiffer allgemein die Schiffe stark vergrößert, so daß sie statt 30 etwa 60 Last faßten und bei dem schlechten Zustand, in dem die Elbe sich befand, oft gelichtert werden mußten. cf. Schmoller: a. a. O. VIII, 100 f. Außerdem beanspruchte das Amt jetzt sechs Stecknitzschiffe als Gutreise.

für die der Kaufmann die Kosten nur trägt, wenn die Waren Eile haben und zusammen fortgeschafft werden müssen. Wenn ein Amtsschiffer die Delvenau aufwärts geht[1]) und die Stecknitzfahrer zu bestechen versucht, zu zögern, bis sein Schiff an die Reihe kommt, wird er für ein Jahr von den Gutreisen ausgeschlossen.

Diese Schiffamtsordnung hat in der Hauptsache Geltung behalten bis zur Auflösung des Amtes. Der fünfte Artikel ist am 13. Januar 1719 durch Schiffamtsbeschluß zunächst probeweise für 1 Jahr wesentlich gemildert worden,[2]) indem jedem Amtsgenossen erlaubt wurde, sein Schiff elbauf- und niederwärts zu verheuern oder selbst fahren zu lassen, ohne daß er seine Gutreise verliert, wenn er nur wieder in Lauenburg ist, bevor die Reihe ganz herum ist. Er ladet dann zuerst, auch wenn die Reihe schon an ihm vorbei ist. Es müssen aber immer so viele Schiffe in Lauenburg bleiben, daß die Abfahrt der Lübecker Güter keine Verzögerung erleidet. Wenn wenige Schiffe, aber viele Schleusengüter vorhanden sind, darf niemand sein Schiff „weglegen" und abfahren. Jeder, dem die Gutreise vorbeigegangen ist, muß sich bei seiner Rückkehr nach Lauenburg bei den Vorstehern melden und darf nur wieder abfahren, um Elbschiffahrt zu betreiben, wenn kein Schleusengut da ist. Für den Fall, daß Lübische Güter vorhanden oder zu erwarten sind und Immembrierte bei der Ankunft in Lauenburg angehalten sind, dazubleiben, weil Mangel an Schiffen drohte, so sollen diese, nach einem Schiffamtsbeschluß vom 10. Mai 1719,[3]) zuerst laden, auch wenn inzwischen Amtsgenossen, die nach der Rolle eher daran sind, angekommen sind, weil sie sonst um die Gutreise und um die Reise, welche sie inzwischen hätten machen können, kommen und doppelten Schaden erleiden.

Aus dieser Rücksichtnahme auf die Amtsgenossen, welche ihr Schiff zur Elbfahrt gebrauchten, geht hervor, daß damals der Kanalverkehr von Lübeck nach Hamburg gering war. Der Hauptgrund dafür liegt darin, daß Lübeck, dessen Handel sehr zurückgegangen war, die Durchfuhr außerordentlich erschwerte, ja fast ganz verbot.[4]) Als die Stadt z. B. 1673 die Durchfuhr von Eisen frei gab, gingen 40250 Schiffspfund durch Lübeck, 1680 aber nach erneuter Erschwerung der Durchfuhr nur 13926 Schiffspfund. Erst seit 1728 hob Lübeck die Durchfuhrbeschränkungen auf, weil es seinen Zweck, nämlich Hebung des Eigenhandels, auf diesem Wege doch nicht erreichte. Andererseits blühte der Elbhandel am Anfang des 18. Jahr-

[1]) Art. 18. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2434. [3]) Schl. St. Arch D. I. 1. 2434. [4]) E. Baasch: Die „Durchfuhr" in Lübeck. Hansische Geschichtsblätter 1907. p. 109 ff.

hunderts auf, als der Nordische Krieg die Ostsee sperrte.[1]) So kann es nicht wundernehmen, daß das Lauenburger Schiffamt Gewicht darauf legte, die Elbfahrt möglichst zu erleichtern; denn diese war damals wohl sicher lohnender als die Abfuhr der Schleusengüter. Zunächst ging das Amt auf dem eingeschlagenen Wege noch weiter, indem es am 2. Mai 1719 eine „Interimspunktation" beschloß.[2]) Der numerus clausus von 21 Mitgliedern bleibt bestehen. Wenn einer aus irgendwelchen Gründen gezwungen ist, sein Schiff niederzulegen, bleibt er doch Mitglied des Amts und darf an den Versammlungen teilnehmen. Wer sein Schiff nicht in gutem Zustande erhalten kann, soll seiner Gutreise nicht ganz verlustig gehen, sondern, so oft die Reihe an ihn kommt, 10 Taler aus der Amtskasse erhalten, um die öffentlichen Lasten tragen und sein Schiff wieder herstellen zu können. Er braucht dem Amt nur für jede Gutreise, die er zu machen hätte, 12 Schilling zu zahlen, es sei denn, daß das Amt Prozesse zu führen hat und dazu besondere Gelder von allen Immembrierten einzieht. Stets müssen aber mindestens 14 Schiffe in gutem Zustand sein. Ist einer von diesen 14 Amtsgenossen gezwungen, sein Schiff niederzulegen und reparieren zu lassen, soll er es dem Amt ein halbes Jahr vorher anzeigen, und derjenige, welcher sein Schiff zuerst niedergelegt hat, muß in der Zeit sein Schiff wieder in guten Stand bringen lassen.

So kam es, daß immer weniger Amtsgenossen Schiffe zu den Gutreisen bereit hatten. Am Ende der siebziger Jahre des 18. Jahrhunderts hatten sogar nur 13 Schiffer Gutreiseschiffe in Betrieb. In gutem Zustand mußten die Schiffe natürlich sein, weil sonst die Waren Schaden erlitten, und weil Gefahr vorlag, daß die Güter in noch steigendem Maße zu Lande gingen zum Schaden des Amtes und der Zolleinnahmen. 1778 (24. August) erging deshalb aus Hannover ein Ministerialreskript,[3]) das jedem Schiffamtsmitglied die Pflicht auferlegte, binnen sechs Monaten unbrauchbar gewordene Schiffe zu ersetzen. Wer diese Frist nicht innehält, soll von der Zeit an keinen Anteil an den Amtsprivilegien mehr haben, bis er wieder ein gutes Schiff hat. Wenn er aus Geldmangel diese Vorschrift nicht erfüllen kann, darf er seine Gerechtsame einem „wohlhabenderen, dazu geeigneten" Erben übergeben oder meistbietend verkaufen. Jeder Amtsgenosse hatte naturgemäß eine Stimme auf den Zusammenkünften des Amts, sodaß insgesamt 21 Stimmen vorhanden waren für die 21 Schiffsgerechtigkeiten. Erbten nun mehrere

---

[1]) Naudé: a. a. O. p. 103 und p. 60. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2434. [3]) Walcke, Beilage 47 B.

Personen zusammen eine Stelle, so kam es vor, daß jede Stimmrecht verlangte. Hieraus entstand Zwiespalt und Unordnung im Amt. Deshalb verordnete die Regierung 1750,[1]) daß die männlichen und weiblichen Erben einer Schiffamtsstelle immer nur eine Generalstimme abzugeben berechtigt sind und einen aus ihrer Mitte erwählen sollen, der für alle die Stimme abgibt. Witwen von Schiffamtsmitgliedern wurden in der Amtsrolle mit dem Namen dessen bezeichnet, der das Amt geescht hat.[2]) Sie durften weder selbst auf den Versammlungen erscheinen noch sich vertreten lassen. Der Besuch der Zusammenkünfte war meist außerordentlich gering; oft erschienen nur zwei oder drei Mitglieder. Deshalb erbaten die Vorsteher 1789[3]) von der Regierung in Ratzeburg die Festsetzung einer Strafe für unentschuldigtes Fehlen; diese verordnete am 20. Oktober[4]) für Fehlen bei den Versammlungen für jedes Mal 1 Taler Strafe und erließ außerdem die Bestimmung, daß bei Anwesenheit eines Elbzollbedienten als Vertreters der Regierung, eines oder beider Amtsvorsteher und drei Immembrierter mit Stimmenmehrheit gültige Beschlüsse gefaßt werden können, ohne daß schriftliche Stimmabgabe oder nachheriger Protest von Abwesenden gültig seien.

Nach der Ordnung von 1711 durfte jeder Amtsgenosse nur ein Schiff für die Gutreisen besitzen, um jedem einen „möglichst egalen Genuß aus dem Schiffamt" zu verschaffen. 1756 aber vereinigte ein Amtsschiffer, Ratmann Dochtermann, drei Schiffsgerechtigkeiten mit drei Schiffen in seiner Hand; denn zu seiner eigenen erbte er zwei hinzu.[5]) Diese wollte er auf Verlangen des Schiffamtes gern verkaufen, fand aber keinen Käufer. So blieb er im Besitz des Genusses der drei Stellen. Ebenso besaß um 1780 die Witwe Scharnweber zwei Schiffsgerechtigkeiten und zwei Schiffe.[6]) Aber das waren doch Ausnahmen. Der Preis der Schiffsstellen wechselte, je nachdem Handel und Schiffahrt blühten oder darniederlagen. Während 1675 300 Reichstaler für eine Schiffsgerechtigkeit bezahlt waren, schätzte das Elbzollgeleit 1692[7]) eine Schiffsstelle nur auf etwa 200 Taler ein.

Nachdem Lauenburg an Braunschweig-Lüneburg gekommen war, bestätigte die Ratzeburger Regierung im Jahre 1697 die 1687 neuaufgestellten Artikel der Brüderschaft der Steuerleute und Schiffsknechte mit einigen Einschränkungen.[8]) So mußte die Brüderschaft, wie auch das Schiffamt, jede Zusammenkunft den Elbzollbedienten

[1]) Walcke, Beilage 47 A. [2]) Walcke, Beilage 47 B. [3]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2422. [4]) Walcke, Beilage 47 C. [5]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2420. [6]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2437. [7]) Walcke, Beilage 30. [8]) Walcke, p. 271.

anzeigen. Einer von diesen durfte den Versammlungen beiwohnen. Diese Erneuerung ihrer alten Brüderschaftsartikel veranlaßten die Steuerleute und Schiffsknechte besonders, um jede Einmischung des Schiffamtes unmöglich zu machen, das eine gewisse Gerichtsbarkeit über die Schiffsleute in Anspruch nahm und Beisitzer zu den Zusammenkünften entsenden wollte. Es entstand ein Streit hierüber zwischen dem Schiffamt und der Brüderschaft. Das Amt verweigerte der Brüderschaft den Faden Holz, den sie sonst für jede Ladung Holz erhielt, das nach Hamburg bestimmt war, weil Diebstähle vorgekommen waren, und bemächtigte sich sogar der Lade der Brüderschaft mit Hülfe der Obrigkeit des Amtes Lauenburg[1]). 1696 erließ die Regierung in Ratzeburg ein Regulativ,[2]) nach welchem den Schiffsleuten von jeder Ladung Holz, die an Lüneburger verkauft wird oder von Lüneburger Schiffen abgeholt wird, zwei Taler in Geld gegeben wird, anstatt des Faden Holz in natura. Von dem nach Hamburg bestimmten Holz erhalten sie einen Faden Holz auch in Geld, nach dem jeweiligen höchsten Marktpreis in Hamburg berechnet. Der alte Lohn der Schiffsleute bleibt bestehen. Fahren sie elbaufwärts über Kumlosen[3]) hinaus, erhalten sie höheren Lohn, der von den Schiffsherrn und den Schiffsleuten akkordiert wird. Sonst wird ihnen elbaufwärts 22 Schilling für die Meile gegeben. Streitigkeiten zwischen Schiffern und Steuerleuten und Schiffsknechten über Elb- und Stecknitzfahrt und Fracht untersucht und entscheidet das Zollamt. Die „ordentliche Obrigkeit, worunter ein jeder gesessen ist," sorgt dafür, daß die Beklagten erscheinen, und führt die Urteile aus. Ebenso wird es bei Exzessen, Verbrechen und Schlägereien, die auf der Elbe und Delvenau, auf dem Zollhaus, Zollhof, Kranhaus und Kranhof begangen werden, gehalten, während Schlägereien und Exzesse in den Häusern und auf dem Lande der Jurisdittion der Ortsobrigkeit unterstehen. Nachdem 1720 einige Artikel zwischen dem Schiffamt und den Schiffsleuten verabredet waren, beklagten sich die Schiffsherren schon 1725 wieder über ihre Steuerleute und Knechte. Zwischen den Deputierten beider Parteien und der Regierung fand in demselben Jahre in Mölln eine Besprechung statt, infolge der am 11. Oktober ein neues Regulativ[4]) erlassen wurde über das Verhältnis der Schiffsherren zu ihren Steu-

[1]) Die drei Vorstädte der Stadt Lauenburg: Unterberg, in der die meisten Steuerleute und Knechte wohnten, Oben der Brücke und Hohlerweg unterstanden der Obrigkeit des Amts Lauenburg, nicht der Stadt. [2]) Walcke, Beilage 42 E. [3]) Eine Fährstätte zwischen Wittenberge und Schnakenburg. [4]) Schlesw. St. Arch. 1. 1. 1. 2417. Lauenb. Manuskripte 18. Walcke gibt in Beilage 42 E einen Auszug aus einem Regulativ vom 13. April 1725. Artikel 2 enthält die Bestimmung, daß der Steuermann in Abwesenheit des Herrn das

erleuten und Schiffsknechten. Die Schiffer dürfen nur Mitglieder der Brüderschaft, die in der Stadt oder unter dem Amt Lauenburg wohnen, als Steuerleute oder Schiffsknechte annehmen. Ein Schiffsherr kann einen Steuermann auf ein oder mehrere Jahre annehmen und muß ihn in gebührender Weise kündigen, wenn er ihm nicht mehr paßt. Wenn der Steuermann sich ungebührlich beträgt, untreu befunden wird, oder „etwas Hauptsächliches versieht," kann der Schiffer ihm nach vollendeter Reise aufsagen. Der Steuermann nimmt Schiffsknechte an, die dem Schiffer genehm sind. Wenn dieser einen Knecht gern auf seinem Schiff haben will, muß der Steuermann ihn annehmen, wenn er tüchtig und „nichts auf ihn zu sagen" ist; aber er untersteht dem Kommando des Steuermanns. Untüchtige Knechte kann der Schiffer entlassen und andere dafür annehmen, gegen die der Steuermann nichts zu sagen hat. Die Schiffer, denen die Steuerleute und Schiffsknechte den gebührenden Respekt zu erweisen haben, sorgen für schnelle Abfahrt der Schiffe, damit die Schiffsleute nicht durch Verzögerungen Schaden erleiden.

Schon 1675 hatte, wie wir oben[1]) gesehen haben, das Elbzollgeleit richterliche Befugnisse erhalten bei Exzessen von Schiffern und Schiffsleuten. 1691 wurden die Elbzollbedienten hierin bestätigt[2]) und dem Amt zur Pflicht gemacht, alle Zusammenkünfte auf dem Zollhaus anzuzeigen. 1711 beschloß das Amt,[3]) immer einen Beisitzer von der Regierung zu den Versammlungen zu erbitten. Als solchen bestellte die Regierung den ersten Elbzöllner. Weil über die Gerichtsbefugnis des Zollgeleits zwischen diesem und dem Amt mancherlei Streitigkeiten ausbrachen, erließ König Georg II am 11. Oktober 1731 genaue Bestimmungen[4]) über den Umfang dieser Jurisdiktionsbefugnisse. Die Elbzollbedienten dürfen „injurias verbales und reales," die zwischen Schiffsleuten und Passagieren auf den Schiffen, im Zollhaus und auf dem Kranhof vorfallen, mit Geld bestrafen, wenn ihnen etwas davon zu Ohren kommt und das „factum" gestanden wird; Streitigkeiten, die der Schiffahrt wegen entstehen, können sie als „judices compromissarii" schlichten, wenn

Kommando hat, Widersätzlichkeiten der Knechte dem Schiffsherrn oder, wenn der den Knecht nicht entlassen will, dem Schiffamt anzeigt, das dann in erster Instanz die Sache untersucht. Artikel 3 schreibt vor, daß die Schiffherren einen Beisitzer zu den „solennen" Versammlungen der Brüderschaft der Steuerleute und Schiffsknechte aus ihrer Mitte ernennt. Diese Artikel sind wohl nur in Mölln mit zur Besprechung gelangt. In dem Regulativ vom 11. Oktober finden sich diese Bestimmungen, die dem Schiffamt eine gewisse Gerichtsbarkeit geben und eine Art Aufsicht durch die Teilnahme an den Versammlungen zusprechen, nicht.

[1]) Seite 17. [2]) Lauenb. Manuskripte 18. [3]) Walcke, Beilage 41 E. cf. S. 26. [4]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2496.

beide Parteien sich ihnen freiwillig stellen und sie um eine Entscheidung angehen. Bei so schweren Beleidigungen, daß außer der Geldstrafe mehr als eine Abbitte und Ehrenerklärung statthaben kann, oder wenn eine Partei sich nicht freiwillig stellt, geht die Sache vor die ordentlichen Gerichte. Wenn eine „Unterobrigkeit" persönlichen Arrest eines Unterzollbedienten, Schiffers, Steuermanns oder Schiffknechtes beschließt und der Betreffende ist auf einem Schiff, im Zollhaus oder auf dem Kranhof oder flüchtet dorthin, oder wenn die Beschlagnahme von Schiffen, die auf der Elbe oder auf der Stecknitz sich befinden, von Schiffsgeräten oder Gütern, die auf Schiffen oder auf dem Kranhof liegen, beschlossen ist, müssen die Elbzollbedienten requiriert werden; nur diese können auch die Beschlagnahme oder den Arrest aufheben „auf vorgängige Requisition." Bei Vergehen, die auf dem Kranhof oder auf Schiffen begangen werden, haben die Elbzöllner „den Angriff oder das ius apprehensionis" und die „summarische Vernehmung"; sie müssen aber das Protokoll an die „ordentliche Obrigkeit des Delinquenten" einsenden und ihr den „Delinquenten" ausliefern. Seit alten Zeiten wurden die Schiffe des Amtes in ihren Häfen beim Ausfluß der Stecknitz oder bei stillem Wetter hinter den Häusern der Schiffer visitiert, weil es für die schweren Holzschiffe bei Sturm gefährlich war, beim Zollhaus anzulegen. Bei der Mündung der Stecknitz wurden die Waren auch aus den Stecknitzschiffen in die Amtsschiffe umgeladen. Schon 1578 ist das bezeugt.[1]) 1727 beschwerten[2]) sich die Elbzöllner über den Ort der Visitierung und gaben der Befürchtung Ausdruck, daß die Schiffer nach der Visitierung noch mehr Gut einladen könnten, ohne hierfür Zoll zu entrichten. Weil es aber immer so gehalten war, sollte es beim alten bleiben, setzte die Regierung fest, und nur, wenn der Elbzöllner Verdacht hat, soll er das Schiff ans Zollhaus rufen und nochmal visitieren. 1736 kamen die Elbzollbedienten wieder mit derselben Beschwerde. Zunächst, am 26. Januar, stellte sich die Regierung auf die Seite der Elbzöllner, ohne an ihre Entscheidung von 1727 zu denken. Nachher empfiehlt sie aber, es beim Alten zu lassen und schlägt vor, um Zollhinterziehungen zu verhüten, es solle die ganze Ladung des Schiffes dem Zollgefälle verfallen, wenn Defraudationen nachgewiesen würden, in der Erwägung, daß niemand dies Risiko auf sich nehmen werde, um ein paar Pfennige Zoll zu sparen. Als die Lüneburger Eichenschiffer um dieselbe Vergünstigung baten, schlug die Regierung ihnen ihr Gesuch ab und erließ am 13. Juli 1737 eine Verfügung[3]) im Sinne ihres Vorschlages vom Jahre vorher.

[1]) Walcke, Beilage [illegible]. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 387. [3]) Walcke, [illegible]

Für die Visitierung der Amtsschiffe hinter den Häusern der Schiffer oder im Stecknitzhafen erhielten die Elbzöllner die sogenannten „Diskretionsgebühren". Ferner erhielten sie „Verneuerungs- und Verkränzelgelder", wenn ein Schiffer ein neues oder repariertes Schiff in Dienst stellte. Jeder gab dem Elbzollgeleit 4—6 Taler, wenn er eine Schiffsgerechtigkeit und ein Schiff neu erworben hatte, sein Name also zuerst in die Zollregister eingetragen wurde. Für die erste Elbfahrt eines Jahres gab jeder „einiges Geld mehr als den gewöhnlichen Zoll." Machte jemand mit seinem neuerbauten Schiff seine erste Reise, mußte er an allen Zöllen, die er passierte, eine Gebühr zahlen, und wenn ein Schiffer sein Schiff aufs Trockene zog und alle Bretter usw. erneuerte, gab er für die erste Reise das „Verkränzelgeld". 1745 und 1747 versuchte das Amt,[1]) diese Gelder und Gebühren, die eine ziemlich erhebliche finanzielle Belastung der Schiffer war, abzuschaffen. Die Regierung befahl die Beibehaltung dieser Abgaben an ihre Elbzöllner. Im Jahre 1753 wurde dem Schiffamt sein altes Vorrecht in der Visitierung genommen. In einem Erlaß vom 25. April[2]) nahm die Regierung die Verordnung vom 26. Januar 1736, die damals gleich wieder außer Kraft gesetzt war, wieder auf und setzte fest, daß hinfort alle Schiffer in Lauenburg ebenso wie die Fremden mit ihren beladenen oder leeren Schiffen bei der Abfahrt und bei der Ankunft an der Zollstätte zur Visitation anlegen sollten. Nur bei stürmischem Wetter oder wenn so viel Schiffe am Zollhaus liegen, daß dort kein Platz mehr ist, darf die Visitierung an einem anderen Platz erfolgen. In solchen Fällen müssen die Schiffer dem Elbzollgeleit die genaue Zeit der „resp. An- oder Abfahrt" und den Liegeort anzeigen. Die alten „Accidentien" für die Visitation sollen trotzdem den Elbzöllnern weiterhin entrichtet werden, ebenso wie die „Schiffsverneuerungsaccidentien". War der erste Elbzollbediente seit 1691 Beisitzer bei den Versammlungen des Schiffamts gewesen, so wurde sein Recht ein halbes Jahrhundert später beträchtlich erweitert im Artikel 13 des „Provisionalreglement" vom 28. März 1740,[3]) in dem bestimmt wurde daß der erste Elbzollbediente bei den Zusammenkünften des Lauenburger Schiffamts, die auf dem Zollhaus oder auf dem Rathaus abgehalten werden sollen, das Präsidium führt. Zu Anfang eines jeden Jahres wird dem Elbzollgeleit ein „specificatum" überreicht, wie die Reihefahrt im neuen Jahre eingerichtet wird. Der erste Elbzöllner gibt seinerseits dem Amt ein Verzeichnis darüber, wie die Gutreisen im vergangenen Jahre „verrichtet" worden sind. Seit

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 387. [2]) Lauenb. Manuskripte 18. [3]) Lauenb. Manuskripte 18. cf. Seite 45.

1751[1]) fanden die Zusammenkünfte des Amts nur auf dem Rathaus statt, in einem „aparten" Zimmer, und auch der zweite Elbzollbediente wohnte seitdem den Versammlungen bei. Dem Zollgeleit wird gleichzeitig zur Pflicht gemacht, von Zeit zu Zeit über das Amt und die Menge der abgefahrenen Güter an die Regierung zu berichten.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts blühte neben Hamburg Altona auf und begann bald, der alten Hansestadt scharfe Konkurrenz zu machen.[2]) 1664 erhob König Friedrich III. von Dänemark Altona zur Stadt und verlieh ihm neben andern Privilegien Zollfreiheit für die Durchfuhr aller Waren, um Hamburg zu schädigen, welches seine Oberhoheit nicht anerkennen wollte und starr an seinem Stapelrecht festhielt. Dieser Stapelzwang und die Handhabung der Zölle, trieb einen bedeutenden Teil des Hamburger Handels nach Altona. Alle Waren aber, die von Lübeck durch den Stecknitzkanal gingen, wurden von dem Lauenburger Schiffamt nach Hamburg gebracht, und von hier mußten die Altonaer ihre Waren abholen. Um die hohen Kosten für den Zoll und die Umladung in Hamburg zu vermeiden, wandte sich 1706 eine Anzahl Altonaer Kaufleute an die Regierung[3]) in Ratzeburg, nachdem das Schiffamt ihre Bitte abgelehnt hatte, und baten diese um die Erlaubnis, ihre Güter selbst mit kleinen Schiffen aus Lauenburg abholen zu dürfen; sonst möge die Regierung das Schiffamt wenigstens veranlassen, die Waren gegen erhöhte Fracht durch die Süderelbe direkt nach Altona zu bringen. Abholung der Güter aus Lauenburg konnte die Regierung nicht zulassen, weil das eine Schmälerung der Schiffamtsprivilegien gewesen wäre, und, wie das Elbzollgeleit in einem Bericht an die Regierung mit starker Übertreibung sagt, „den hiesigen Einwohnern in ihrer Nahrung zum größten Nachteil gereichen und einen Ruin dieser Stadt und deren Einwohner unfehlbar nach sich ziehen müsse." Eine direkte Beförderung hält das Zollgeleit für möglich entweder durch gütliche Vereinbarung mit Hamburg oder durch den Bau kleinerer Amtsschiffe, weil selten genug Waren für die großen Schiffe ankämen. Ob damals eine direkte Fahrt nach Altona eingerichtet ist, geht aus den Akten nicht hervor. Später fuhren jedenfalls Amtsschiffe nach Altona.

Als die Ostsee während des Nordischen Krieges gesperrt war, ließen die Lübecker Kaufleute ihre Waren statt durch den Sund, über Hamburg und von da teils zu Schiff über Lauenburg, teils

[1]) Lauenburger Manuskripte [illegible] [2]) Schmoller: a. a. O. VIII, p. 1083. [illegible] a. a. O., p. [illegible] [3]) Walde, Beilage [illegible] Lauenburger Manuskripte 73.

zu Lande über Oldesloe gehen. Vor dem Krieg hatte das Lauenburger Schiffamt ruhig geduldet, daß Hamburger, Boizenburger, nicht zum Amt gehörige Lauenburger Schiffer oder auch Stecknitzfahrer diese Güter von Hamburg nach Lauenburg brachten, weil dieser Weg damals wenig benutzt wurde. Jetzt beanspruchte das Amt den alleinigen Transport dieser Güter von Hamburg bis Lauenburg.[1]) Die Lübecker ihrerseits beanspruchten diese Fahrt auch für sich, weil auf diese Weise die Umladung in Lauenburg vermieden würde und weil dem Schiffamt nur die Fahrt von Lauenburg nach Hamburg, nicht aber umgekehrt zustehe. Ferner machten sie geltend, daß die Lauenburger in Lübeck nicht in gutem Ansehen ständen und daß man leichter Unterschleife hindern könne, wenn der ganze Transport in einer Hand sei. Lübeck erreichte nichts; denn am 19. Dezember 1726 verbot die Ratzeburger Regierung den Stecknitzfahrern die Elbfahrt gänzlich, nachdem sie festgestellt hatte, daß ein solches Verbot schon 1661 und 1677[2]) ergangen war und nur 1667 und 1678 einigen Stecknitzfahrern, die untätig in Lauenburg lagen, erlaubt war, nachdem sie einen Revers unterschrieben hatten, daß aus dieser Erlaubnis keine Konsequenzen für die Zukunft gezogen werden sollten. Tatsächlich wurde dieser Revers später nicht mehr ausgestellt und die Stecknitzfahrer fuhren ungehindert nach Hamburg, um Waren zu holen, oder sie leichterten bei niedrigem Wasserstand schwere Elbschiffe. Vom 1. Mai 1725 bis zum 1. Mai 1726 hatten die Stecknitzfahrer zusammen mit den Boizenburger Schiffern nur 72 Last und 11 Tonnen Gut von Hamburg nach Lauenburg gebracht. Im Januar 1727 teilte die Ratzeburger Regierung dem Lübecker Senat ihren Beschluß vom 19. Dezember mit, daß die Stecknitzfahrer nicht nach Hamburg, Altona und andern Orten fahren dürften, um Güter zu holen, weil das ein Privileg der Lauenburger sei. Zwischen Lübeck und Lauenburg könnten die Lübecker fahren. Vergebens machte Lübeck dagegen geltend, seine Untertanen hätten seit 50 Jahren Elbschiffahrt betrieben, und bat, den Stecknitzfahrern den Transport wenigstens von „angreiflichen Waren" von Hamburg nach Lübeck auf „einem Schiffsboden" zu gestatten. Das Geheime Ratskollegium in Hannover bestätigte am 27. März 1727 den Erlaß der Ratzeburger Regierung, und als das Elbzollgeleit zwei Stecknitzschiffen erlaubte, Holz nach Hamburg zu bringen, verbot die Regierung gänzlich, Stecknitzschiffe nach der Elbe durchzulassen. Damit hatte das Schiffamt zunächst seine Wünsche in weitestem Maße durchgesetzt.

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2131—2133. [2]) cf. Seite 38, Anm.

Im nächsten Jahre versuchten die Stecknitzfahrer ein anderes Mittel, um die Lauenburger ihren Wünschen gefügiger zu machen. Sie weigerten sich, Holz von den Stecknitzhuden nach Lauenburg zu bringen, wozu sie nach alten Verträgen[1]) mit dem Lauenburger Holzkäuferamt verpflichtet waren. Die Holzkäufer konnten bei dem Mangel an Stecknitzschiffen in Lauenburg ihr Holz nicht erhalten und beschwerten sich in Ratzeburg, daß ihr Handel darniederliege. Nun erlaubte die Regierung den Stecknitzfahrern wieder, auf der Elbe zu leichtern, wenn sie kein Holz zu holen hätten. Allmählich kam das Schiffamt doch zu der Erkenntnis, daß es durch Unterhandlung und teilweises Aufgeben seiner rechtlich nicht begründeten Ansprüche auf den ausschließlichen Warentransport von Hamburg nach Lauenburg mehr erreiche, als durch Unnachgiebigkeit. Es machte am 21. Mai 1728 folgende Vorschläge: Die Privilegien des Schiffamtes bleiben ungeschmälert in Kraft. Die Stecknitzfahrer erhalten als Vergünstigung des Amtes, nicht als Recht die Freiheit, unbeladen nach Hamburg und Altona zu fahren und Wein, Öl, Zucker und zerbrechliches Hausgerät zu holen, aber keine andern Güter. Jede solche Fahrt müssen sie dem Faktor in Lauenburg anzeigen, der Erlaubnis von den Amtsvorstehern einholt und dem Elbzollgeleit Mitteilung macht. Nur solchen Stecknitzfahrern wird die Fahrt gegen Zahlung einer Recognitionsgebühr vom Amt erlaubt, die in Lauenburg still liegen und nicht zum Leichtern oder zum Holzholen gebraucht werden. Sie dürfen nur Lauenburger, aber keine fremden Schiffe leichtern, weil den auf Lübische Güter wartenden Amtsschiffern die Nahrung entzogen werden könnte. Die Fahrt nach Lüneburg und Harburg ist den Stecknitzfahrern ganz untersagt. Verletzen sie diese Bestimmungen, gehen sie der ihnen gewährten Freiheit wieder verlustig.

Wenn diese Zugeständnisse auch sehr gering waren, so konnten sie doch als Grundlage für Verhandlungen dienen. Auch das Elbzollgeleit hielt einen Vergleich mit Lübeck für ratsam auf ähnlicher Grundlage, wie die Vorschläge des Amts. Aber das Amt könne nur Erhaltung seiner Privilegien verlangen, wenn es selbst an diesen festhalte. Jetzt habe es sich in manchen Punkten darüber hinweg-

[1]) Schon 1641 ist von alten Reversen die Rede. cf. Walcke, Beilage 50. Am 2. Mai 1707 ist zwischen den Holzkäufern und den Stecknitzfahrern ein Vergleich geschlossen, daß diese, wenn sie leer in Lauenburg liegen und kein Salz erhalten, für ihre Holz von den Huden holen müssen, aber nicht auf der Elbe leichtern dürfen (cf. Seite 37), es sei denn gegen Ausstellung eines Reverses, wenn die Holzkäufer es nicht brauchen und in Lauenburg keine Leute sind. Dafür sollen sie vorzüglich keinen bevorzugen, sondern alle der Reihe nach nehmen. Kopial-Archiv XI 28 8 Nr. 3. Vol. 3. fasz. 6.

gesetzt. Die Amtsschiffe hielten statt fünf jetzt elf, zwölf oder noch mehr Stecknitzschiffladungen. Kein Amtsmitglied fahre mit drei oder vier Stecknitzschiffen ab; jeder warte, bis sein großes Schiff voll beladen sei, was oft 8—10 Tage dauere. Außerdem hielten sie die Reiheordnung nicht inne, wenn sie andere Fahrten vorhätten,[1]) und kümmerten sich um die nach Magdeburg bestimmten Kanalgüter garnicht. Die Regierung verhandelte nun 1728—1730 mit dem Schiffamt, dem Elbzollgeleit, dem Holzkäuferamt und den Stecknitzfahrern und versuchte vergebens eine Einigung zu erzielen. Die Holzkäufer meinten, das Leichtern auf der Elbe habe nichts mit dem Abfahren der Schleusengüter zu tun und falle nicht unter das Amtsprivileg Das Schiffamt schlug vor, die Regierung solle dem Holzkäuferamt und ihnen erlauben, mit Stecknitzschiffen bis Mölln zu fahren und das Holz von den Huden zu holen, wenn die Stecknitzfahrer sich weigerten. Das Ratskollegium in Hannover hielt diesen Vorschlag für sehr geeignet und wollte das Schiffamt in seinen Ansprüchen geschützt wissen. Im März 1730 erklärte sich das Schiffamt wieder bereit, den Stecknitzfahrern das Leichtern der schweren Lauenburger Schiffe und den direkten Transport von „angreiflichen" Waren (Wein, Öl, Zucker u. a.) und von zerbrechlichen zuzugestehen, wenn sie dem Amt jedesmal Mitteilung machten und einen halben Taler Recognition für jedes Schiff zahlten für die Fahrt von Hamburg nach Lauenburg. Die Stecknitzfahrer forderten freie Fahrt auf der Elbe auf- und niederwärts und freien Transport von Kaufmansgütern aller Art von Hamburg nach Lübeck. Gleichzeitig versuchten sie, diese Ansprüche praktisch durchzuführen, bis ihnen dies von der Lauenburger Regierung untersagt wurde. Am 23. und 24. Mai kamen in Lübeck Vertreter des Lübeckischen Senats, der Regierung des Herzogtums Lauenburg, des Schiffamts, des Holzkäuferamts und der Lübecker Salzführer zu einer Konferenz zusammen. Am 24. Mai wurde ein vorläufiger Beschluß gefaßt, der von den einzelnen Parteien nochmal durchberaten und auf einer neuen Zusammenkunft endgültig angenommen werden sollte. Hiernach soll es bei dem Amtsprivileg von 1586 und der Regierungsresolution von 1727 bleiben. Aber „aus nachbarlicher Freundschaft" wird dem Salzführerkollegium und den „von ihnen dependierenden" Stecknitzfahrern zugestanden, daß diese auf Verlangen der Lübecker Kaufmannschaft ledig nach Altona und Hamburg fahren und zerbrechliche und angreifliche Waren, nämlich Wein, Branntwein, Öl und Sirup — Lübeck verlangt dazu Tran, Hering, französische Pflaumen und französisches Glas — auf ihren Schiffen

[1]) cf. Seite 29.

von Hamburg nach Lübeck zu bringen. Bei allen andern Waren soll es dem Hamburger Kaufmann, der die Waren versendet, freistehen, sie durch einen Lauenburger oder einen andern „auf der Elbe kommercierenden" Schiffer bis Lauenburg bringen zu lassen. Jeder Stecknitzfahrer muß die Fahrten nach Hamburg und Altona dem in Lauenburg wohnenden Faktor des Lübecker Kaufmanns anzeigen; dieser hat sofort das Elbzollgeleit und das Schiffamt zu benachrichtigen. Wenn 6 Stecknitzschiffladungen in Lauenburg sind, so muß der Lauenburger Schiffer auf Verlangen des Faktors sofort damit abfahren; ebenso wenn zwei oder drei beladene Stecknitzschiffe da sind und der Schiffer für vier Fracht erhält. Ist die Fortschaffung nicht eilig, darf der Schiffer nach der Ausladung der Güter aus dem Stecknitzschiff, die 24 Stunden nach der Ankunft vollendet sein muß, noch zwei oder drei Tage warten, ob noch mehr Gut kommt. Kommt kein weiteres Gut, muß er mit zwei bis drei Ladungen abfahren, wenn ihm für vier die Fracht bezahlt wird. Dann wird in zehn Paragraphen das Verhältnis der Holzkäufer zu den Stecknitzfahrern genau geregelt, denen erlaubt wird, Lauenburger Schiffe zu leichtern — Lübeck verlangt auch Boizenburger —, wenn kein Holz zu holen ist.

Niemand war mit diesen Vorschlägen zufrieden; denn das Schiffamt wollte nicht mehr zugestehen als im März 1730 und stützte sich auf die Resolution von 1727, daß es die Stecknitzfahrer garnicht auf der Elbe zu dulden brauche. Die Holzkäufer wollten den Lübeckern keine höhere Fracht geben als bisher für die Abholung des Holzes von den Huden. Lübeck war wohl bereit, den Lauenburgern den Transport von Tran und Heringen zuzugestehen, verlangte aber dafür, daß das Schiffamt auch zwei oder drei Stecknitzschiffladungen befördern ohne besondere Entschädigung und dazu kleine Schiffe baue.

Bei diesem Streit sank der Kanalverkehr stark. Das Schiffamt klagte, jedes Amtsmitglied habe früher fünf Gutreisen im Jahr gemacht, jetzt nur noch eine. Im November 1730 berichtete die Ratzeburger Regierung nach Hannover über den Stand der Dinge. Um nun vorläufig Ordnung zu schaffen, erließ das Geheime Ratskollegium in Hannover „zur Aufrechterhalt und Emporbringung des Stecknitz- und Elbkommercii" am 29. März 1731 „ad interim und bis zur anderweitigen Verordnung und völligen Beilegung der entstandenen Irrungen" ein eingehendes Reglement.[1]) Die Stecknitzfahrer sind verpflichtet, das Holz von den Stecknitzhuden nach Lauenburg zu bringen. Dafür leichtern sie die Lauenburger Holz-

[1]) Lauenburger Manuskripte Bd. 18.

schiffe. Das Schiffamt darf sie auch nicht hindern, Boizenburger und andere Holzschiffe zu leichtern, weil es selbst keine geeigneten Schiffe hat. Nach wie vor verfährt das Schiffamt allein alle Schleusengüter. Den Stecknitzfahrern wird erlaubt, wenn sie kein Salz erwarten, „mit ihren ledigen Gefäßen nach Hamburg oder Altona zu legen" und angreifliche Waren, nämlich Zucker, Wein, Branntwein, Öl, Sirup und französische Pflaumen, zerbrechliche Waren „und mit Gefahr umzuladendes Hausgerät, in specie aber irdene Zuckerformen und französisch Glas heraufzuholen" und nach Lübeck zu bringen; an allen anderen Waren sollen sie „sich nicht vergreifen, auch die vorzunehmende und vollendete Fahrt dem Elbzollgeleit gebührendermaßen melden." Die Amtsschiffer müssen mit 2 oder 3 Ladungen abfahren, wenn sie für 4 Fracht erhalten, in eiligen Fällen sofort nach der Umladung, die in 24 Stunden vollendet sein muß, sonst nach einer höchstens dreitägigen Wartezeit. Ebenso soll es gehalten werden, wenn 6 Stecknitzschiffe vorhanden sind. Diese Bestimmungen sind also so von der Regierung übernommen, wie sie am 24. Mai 1730 verabredet waren. In Zukunft dürfen die Mitglieder des Schiffamts nur noch Schiffe bauen, die nicht mehr als 6 Stecknitzschiffladungen halten. Zum Schluß wird noch hervorgehoben, daß die Kaufleute zum Leichtern und zum Transport der angreiflichen Waren von Hamburg und Altona nach Lauenburg sich nach Belieben der Stecknitzfahrer oder der Amtsschiffer bedienen können. Das Schiffamt muß „für alle von seinem Schiffvolk begangene Untreue und erweislichen Schaden stehen."

Hiermit war der Erlaß von 1727, der die Stecknitzfahrer ganz von der Elbe ausschloß, aufgehoben und ihnen, wenn auch in beschränktem Maße, das Recht eingeräumt, Elbschiffahrt zu betreiben. Andererseits waren die Ansprüche des Amts auf alleinigen Transport der nach Lübeck bestimmten Güter von Hamburg und Altona nach Lauenburg in dem Reglement garnicht berücksichtigt.

Die Hamburger aufwärts fahrenden Schiffer oder Böter, die am Ende des 16. Jahrhunderts dem Lauenburger Schiffamt große Konkurrenz auf der Elbe machten und die Fahrt zwischen der Mark Brandenburg und Hamburg unter Ausschluß der Brandenburger fast allein in Händen hatten, hatten am Anfang des 18. Jahrhunderts ihre Bedeutung verloren. Noch 1698 versuchten die Hamburger Böter, die Lauenburger Amtsschiffer in Hamburg zu hindern,[1]) Frachtreisen zu übernehmen. Die Regierung in Ratzeburg aber erhob, wie früher schon in solchen Fällen, erfolgreiche Vorstellungen beim Hamburger Senat. 1733 aber, als eine Berlin—Hamburger

[1]) Walcke, Beilage 36.

Reihefahrt eingerichtet werden sollte,[1]) gab es nur noch 5—6 Hamburger Schiffer gegen 24 Schiffer aus der Mark Brandenburg. Nicht lange darauf waren die Böter ganz von der Elbe verschwunden.[2])

Ordnung herrschte trotz des Provisionalreglements in Lauenburg doch nicht. Schon 1731 kamen erneute Klagen. Bald fuhr ein Amtsschiffer nicht rechtzeitig ab, bald weigerte sich ein Faktor für 2 oder 3 Stecknitzschiffladungen Fracht für vier zu bezahlen. Die Regierung verfügt strenge Innehaltung des Reglements vom 29. März. 1735 ließ ein Lauenburger Faktor, Scharnweber mit Namen, 3 Stecknitzschiffe Gut nach Bergedorf durch kleine Ewer verfahren anstatt durch das Schiffamt.[3]) Die Schiffe des Amts brachten die nach Bergedorf bestimmten Waren bis Rethwerder, und hier holten die Bergedorfer sie selbst ab, ähnlich wie kleine Mengen nach Altona oder Harburg bestimmter Güter nach Hamburg gebracht und dort vom Empfänger abgeholt wurden. Das Amt verlangte für die nach Bergedorf gehenden Güter dieselbe Fracht, wie für die nach Hamburg gehenden, obgleich Rethwerder zwei Meilen oberhalb Hamburgs lag; die Faktoren wollten das nicht zugestehen. Beide Parteien beschwerten sich darauf bei der Regierung, die vom Elbzollgeleit einen Bericht einforderte. In diesem warfen die Elbzöllner dem Amt allerlei Verletzungen der Privilegien vor: Es wolle immer nur mit 11 oder 12 Ladungen abfahren, obgleich im Privileg von 1478 fünf vorgeschrieben seien; während das Privileg von 1586 21 Amtsschiffe für die Gutreisen vorschriebe, habe das Amt nur 14 in Betrieb nach einem Beschluß von 1719;[4]) die Regierungsverordnung von 1691[5]) über die Jurisdiktionsbefugnis des Elbzollgeleits bei Exzessen von Schiffern und Schiffsleuten werde nicht mehr beachtet. Daraufhin befahl die Regierung dem Schiffamt, es solle sich streng an das Interimsreglement von 1731 halten und zwei oder drei kleine Schiffe von 5 oder 6 Stecknitzschiffladungen bauen. Weiter verordnete sie, daß jeder Schiffer, der an der Reihe ist, um 9 Uhr morgens am Kranhof zur Umladung bereit liegen muß; ist er mittags noch nicht zur Stelle, geht er seiner Gutreise verlustig. Jeder muß mit fünf Ladungen sofort abfahren, wenn keine weiteren Stecknitzschiffe in Lauenburg liegen; ebenso auch mit 1—3 Ladungen, wenn der Faktor es verlangt und eine „billige Fracht" gibt. Das Schiffamt beschwerte sich dagegen über die Faktoren, die an allem schuld seien, weil sie die vertragsmäßig fest-

[1]) E. Baasch: Zur Geschichte der Berlin-Hamburger Reihefahrt, p. 12. [2]) In einem Bericht des Elbzollgeleits von 1767 heißt es, die Hamburger Böter sind seit 20 Jahren von der Elbe ausgeschlossen. Hannöv. St. Arch. Celle Br. Arch. 104 b Nr. 591. [3]) Schlesw. St. Arch. D. I. 2434. [4]) cf. Seite 30. [5]) Seite 33.

gelegte Fracht nicht bezahlen wollten. Die Schiffer könnten nicht bestehen, wenn sie mit zwei Ladungen abfahren müßten. Außerdem versuchten die Faktoren, dem Amt „nur Tort anzutun"; so habe Scharnweber einen Schiffer durch falsche Nachrichten bis nach Ostern aufgehalten, um Fracht zu sparen, weil nach Ostern die Sommerfracht einträte.[1]) Zu verschiedenen Terminen, die die Regierung nach Ratzeburg für mündliche Verhandlungen anberaumte, entsandte das Schiffamt keine Vertreter. Um „den Holzhandel und das commercium" zu heben, schlug die Regierung 1736 vor, man solle in Lauenburg oder Mölln selbst Stecknitzschiffe bauen; denn die Fahrt zwischen Mölln und Lauenburg stände den Lauenburger Untertanen gerade so gut frei, wie den Lübeckern. Das Ratskollegium in Hannover billigte diesen Vorschlag und forderte die Ratzeburger Regierung auf, mündlich mit dem Elbzollgeleit und dem Schiffamt zu verhandeln, besonders darüber, wie es mit der Fortschaffung von ein bis drei Stecknitzschiffladungen und mit der Fahrt nach Altona, Bergedorf, Reiherstieg, Harburg und Köhlbrand zu halten sei. Am 7. und 8. März 1737 fand diese Besprechung in Ratzeburg statt. In den meisten Punkten wurde hier eine Einigung erzielt und beschlossen, mit den Faktoren und dem Holzkäuferamt in Lauenburg Rücksprache zu nehmen und über die Anlieferung der Güter in Altona zu verhandeln. Am 28. März 1740 erließ die Regierung endlich ein „Revidirtes und erneuertes Provisionalreglement wegen schleuniger Abfahrt der auf der Stecknitz zu Lauenburg ankommenden Güter",[2]) nachdem es schon am 28. April 1739 festgesetzt war:

1. Die Privilegien, die dem Schiffamt von den Herzögen verliehen sind, besonders die von 1478 und 1586 und die Interimsverordnung vom 29. März 1731, soweit sie nicht im folgenden geändert wird, bleiben in Kraft.

2. Danach ist das Schiffamt allein befugt, alles durch die Stecknitzschleuse nach Lauenburg gehende Kaufmannsgut die Elbe auf- und niederwärts zu verfahren, wohin es der Kaufmann oder dessen Faktor verlangt.

3. In betreff der nach Magdeburg bestimmten Güter bleibt es bei der Verordnung Franz II. vom 9. September 1611.[3]) Für jede Last darf das Amt von dem fremden Schiffer nach vorhergehender gütlicher Unterhandlung 3 oder 4 Schilling „nicht als eine Gebührniß, sondern als eine gütliche Beliebung" nehmen. Der

[1]) Die Fracht betrug im Sommer 12 Mark, im Winter 18 Mark für ein Stecknitzschiff. [2]) Lauenburger Manuskripte 18. Hamb. St. Arch. Kl. VII. Lit. Kc. Nr. 16. Vol. 1c. cf. Archiv d. Vereins f. Gesch. d. Herzogt. Lauenburg, 1899 p. 35. [3]) cf. Seite 14.

Faktor muß vor der Ankunft dieser Güter dem Amt Anzeige machen, damit sie in Lauenburg nicht aufgehalten werden.

4. Wenn von Lübeck zerbrechliche Waren kommen, die eine Umladung nicht vertragen können, so dürfen diese Waren „und sonst keine" auf demselben Stecknitzschiff ohne Umladung nach Hamburg, Altona „und der Orthen" verfahren werden. Der Stecknitzfahrer und der Faktor müssen sich deshalb beim Elbzollgeleit und beim Schiffamt melden, um die Vergünstigung nachzusuchen und vor der Abfahrt dem Schiffamt zwei Reichstaler für jedes Stecknitzschiff entrichten. Das Amt darf die Erlaubnis ohne ganz erhebliche Gründe nicht verweigern; sonst darf das Zollgeleit sie erteilen.

5. Kommen von Lübeck Güter, die schnell weiterbefördert werden sollen, so muß das Schiffamt sie in 24 Stunden nach der Ankunft umladen und abfahren, wenn auch nur zwei oder drei Stecknitzschiffe da sind, der Faktor aber für vier Schiffe Fracht bezahlt. Ist der Schiffer, an dem die Reihe ist, nicht so früh zur Stelle, daß er in 24 Stunden die Umladung vollendet hat, verliert er seine Gutreise und darf nicht eher wieder Ladung einnehmen, als bis die Reihe wieder an ihn kommt, ohne vom Amt irgendwelche Entschädigung beanspruchen zu können. Der in der Ordnung folgende beginnt sofort mit der Umladung.

6. Wenn die Abfahrt der Güter keine große Eile hat, so muß die Umladung doch in 24 Stunden erfolgt sein. Dann aber darf der Schiffer zwei oder drei Tage warten, ob noch mehr Gut ankommt. Ist in der Zeit kein Stecknitzschiff „durch die letzte Schleuse gezapfet", so muß der Schiffer auch mit zwei oder drei Ladungen abfahren, wenn er für vier Fracht erhält „bei Vermeidung 10 Reichstaler Strafe".

7. Um „dem vom Schiffamt geklagten Betrieb", daß der Faktor oft die Güter für eilig erklärt oder nicht, je nachdem er dem Schiffer, der an der Reihe ist, günstig gesinnt ist oder nicht, vorzubeugen, müssen die Faktoren alle Güter, die nicht in Lauenburg bleiben sollen, in 24 Stunden umladen lassen, und in spätestens drei Tagen abfahren lassen und dem Schiffer einen offenen Frachtbrief mitgeben, „so lieb ihnen ist, eine Strafe von 6 Talern zu vermeiden."

8. In längstens sechs Monaten muß das Schiffamt zwei bis drei kleinere Fahrzeuge von fünf bis sechs und eins von zwei oder drei Stecknitzschiffladungen erbauen lassen. In Zukunft darf das Amt überhaupt kein Schiff bauen, welches mehr als sechs Stecknitzschiffe faßt, bis 21 solcher Schiffe vorhanden sind. Für jeden Schiffsneubau muß die Erlaubnis der Regierung eingeholt werden.

9. Wenn ein Stecknitzschiff mit eiligem Gut ankommt, muß das Amt die Güter selbst abfahren gegen Erhöhung der Fracht um 33⅓ % oder zugeben, daß der Stecknitzfahrer es selbst an den Bestimmungsort bringt, nachdem er 2 Reichstaler Recognition ans Schiffamt bezahlt hat.

10. Ebenso erhält das Amt 2 Taler Recognition oder Diskretion, wenn es „von seinem erlangten Privilegio soweit vorweichet, daß es zerbrechliche Wahren . . . mit einem Stecknitzschiff zu verfahren nachgiebet".

11. Wenn Korn oder andere Güter nach Bergedorf bestimmt sind, erhält das Amt die volle Hamburger Fracht und muß dafür die Güter durch eigene kleine Fahrzeuge oder durch gemietete Lauenburger Ewer nach Bergedorf bringen. Die Fracht nach Hamburg oder Harburg wird für jede Stecknitzschiffladung im Sommer auf 16, im Winter auf 18 Mark festgesetzt. Geschieht die Lieferung nach Altona, erhält der Schiffer 3 Mark, geht das Gut nach Reiherstieg oder Köhlbrand, erhält er 1 Mark „Überfracht über die ordinaire Hamburger Fracht" für jedes Stecknitzschiff. Jeder Schiffsknecht erhält in diesen Fällen 1 Mark mehr Lohn für die Fahrt, einerlei ob das Amtsschiff sechs Stecknitzschiffegut geladen hat oder mehr oder weniger. Wenn die Ladung nach Altona, Reiherstieg oder Köhlbrand bestimmt ist und der Schiffer eines entstehenden Sturmes wegen für sein Schiff „Sicherheit suchen" muß, darf er nicht nach Hamburg fahren, sondern muß vorher „in der Baake" Schutz suchen, um dem Kaufmann unnötige Unkosten zu ersparen.

12. Der Schiffer muß die Waren ungesäumt dahin liefern, wohin es der Kaufmann oder der Faktor verlangt. Hat er Waren im Schiff, die nach verschiedenen Orten bestimmt sind, so muß er sie nach der Disposition des Faktors löschen oder er muß dort anfangen, wo der größte Teil der Waren bleiben soll, wenn nichts abgemacht ist.

13. Bei den Zusammenkünften des Schiffamts,[1]) die auf dem Elbzollgeleit oder auf dem Rathaus in einem besonderen Zimmer stattfinden, so oft das Amt oder der erste Elbzollbediente es für nötig befinden, hat dieser den Vorsitz. Auf „Trium Regum" übergibt das Amt dem Zollgeleit „ein Spezifikatum" über die Einrichtung der Reihefahrt im neuen Jahr und erhält dafür ein Verzeichnis der Gutreisen des vergangenen Jahres.

14. Das Schiffamt muß dem Elbzollgeleit Anzeige machen, so oft ein Amtsschiff leer oder beladen das Elbgeleit passiert.

[1]) cf. Seite 45.

15. Die Regierung behält sich vor, diese Verfügung „nach Beschaffenheit der Umstände weiter zu extendiren, zu verbessern, zu erleutern, zu restringiren, ja nach Befinden wiederum aufzuheben".

16. Das Provisionalreglement soll gedruckt werden.

Am 11. Juli 1740 erschien dies Reglement im Druck. Es hat mit einigen Änderungen Geltung behalten bis zur Auflösung des Schiffamtes. Es lehnt sich an die alten Privilegien des Amtes an. Nur der vierte Paragraph durchbricht zum ersten Mal die alten Rechte der Amtsschiffer auf alleinige Abfahrt aller Schleusengüter, indem es den Stecknitzfahrern erlaubt, zerbrechliche Waren nach Hamburg zu bringen. Sonst sucht es eingerissene Mißbräuche wieder abzuschaffen, wie durch das Verbot, Schiffe von 10 bis 12 Stecknitzschiffladungen zu bauen, und den Kanalverkehr zu heben durch genaue Bestimmungen über die Fracht, über schnelle Abfahrt der Schleusengüter u. a. Zugleich enthielt das Reglement aber auch den Keim zu neuem Zwist unter den Amtsgenossen; denn im Amt sollte jeder möglichst gleich viel verdienen bei den Gutreisen, und das war unmöglich, wenn einer ein Schiff von 10—12 Ladungen hatte und ein anderer eins von 5—6 oder nur von 2—3 Ladungen.

Schon im Jahre 1741 kaufte ein Amtsmitglied ein Schiff, welches 6 Stecknitzschiffladungen faßte und drei weitere Amtsgenossen bauten kleine Fahrzeuge von zwei Ladungen.[1]) Weil diese Besitzer der kleinen Schiffe bei der hergebrachten Reiheordnung zu kurz kamen, wurde ihnen erlaubt, die Güter, die sie bei der Kleinheit ihrer Schiffe nicht in einer Fahrt hatten fortschaffen können, nachträglich abzufahren, um doch allen einen „egalen" Gewinn zu verschaffen.

Trotzdem kam es vor, daß sie im Rückstand blieben, weil die Reihe schon wieder an sie kam, ehe sie die ihnen zustehende Extrafahrt erledigt hatten. Die Amtsschiffer wollten auch nicht, wie ihnen vorgeschrieben war, mit 6 oder mit 2 bis 3 Ladungen abfahren und das Elbzollgeleit, das die Ausführung des Provisionalreglements überwachen sollte, überschritt bisweilen seine Befugnisse.[2]) Es verteilte 1755 z. B. 14 Ladungen so, daß zwei Amtsschiffer je 6 erhielten. Das war unberechtigt nach der Ansicht des Amtes, weil der erste mehr als sechs Ladungen hätte erhalten müssen. Das Amt wollte dem ersten 8, dem zweiten 6 Ladungen geben. In einem andern Fall hatte das Amt einem Immembrierten verboten, mehr als 6 Ladungen einzunehmen, obgleich der Faktor die vorhandenen 9½ gern zusammen versenden wollte. Das Schiffamt bat die Regierung,

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2431. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I 1. 2436.

dem Elbzollgeleit solche Übergriffe zu untersagen. Das Ratskollegium in Hannover wollte den Elbzöllnern sogar Strafbefugnis zulegen, wenn ein Amtsschiffer mehr als 6 oder 7 Stecknitzschiffsladungen einladen wollte. Das verhinderte die Ratzeburger Regierung, die selbst diese Entscheidung zu treffen wünschte, aber nicht dem Zollgeleit die Sache überlassen wollte. Am 5. April 1757 erließ die Regierung denn auch ein „Anderweitiges Stecknitz-Reglement“[1]), um allen diesen „Unordnungen, die das so nützliche Stecknitz-Kommerzium, auch die Consistenz des Schiffamts und einen egalen Genuß aus demselben immer mehr in Nachtheil setzen und verhindern“, ein Ende zu machen. Die Amtsprivilegien und die Reglements werden wieder bestätigt und wieder wird hervorgehoben, daß außer den Amtsmitgliedern und den Stecknitzfahren für zerbrechliche Waren niemand das Recht zusteht, Schleusengüter abzufahren; aber das Amt wird jetzt ermächtigt, nach vorheriger Übereinkunft mit dem Elbzollgeleit, Ewer zu mieten, wenn es die Waren nicht allein fortschaffen kann in der vorgeschriebenen Zeit. Die Einnahme geht dann in die Amtskasse und wird unter alle Mitglieder gleichmäßig verteilt. Dann wird die Bestimmung, daß kein Amtsmitglied ein Schiff bauen darf, welches mehr als sechs Stecknitzschiffsladungen faßt, wieder eingeschärft und es wird jetzt 50 Taler Strafe auf jeden „Contraventionsfall“ gesetzt. Um den Bau solcher Schiffe zu beschleunigen und die Benachteiligung der kleineren Schiffe aufzuheben, verordnet die Regierung weiter, daß hinfort kein Schiff, auch wenn es 10 oder 12 Ladungen faßt, mehr als fünf oder sechs Stecknitzschiffe Güter einladen darf bei 50 Taler Strafe. Kein Schiffer darf mehr als ein Schiff für die Gutreisen bei einer Stelle haben. Alle diejenigen, deren Schiffe unbrauchbar geworden sind, müssen in 6 Monaten neue Schiffe haben; sonst haben sie am Gütertransport und „dem sonst etwan habenden beneficio von solcher Zeit an“ keinen Anteil mehr. Die drei Amtsgenossen, die Ewer von zwei Ladungen haben, sollen, sooft sie aus Hamburg kommen, zuerst wieder Ladung haben, um aus dem Rückstand zu kommen. Alle andern, die Rückstände haben, erhalten für jedes „nachstehende Schiff“ 3 Taler. Allem, was das Zollgeleit über Umladung und Fortschaffung der Güter im Namen der Regierung vorschreibt, muß das Schiffamt Folge leisten.

Aber auch in diesem Reglement war keine Bestimmung getroffen, wie es mit der Reihefahrt gehalten werden sollte, ob die Ewer zwei Reisen machen sollten anstatt der einen Gutreise der großen Schiffe, oder wie die stets erstrebte Gleichheit der Amtsgenossen sonst ge-

[1]) Lauenburger Manuskripte 18.

wahrt bleiben sollte. Das führte denn auch bald zu neuen Unzuträglichkeiten. 1759 erbauten drei Schiffer mit Erlaubnis der Regierung[1]) drei Ewer, die je drei Stecknitzschiffe Gut tragen konnten, wie nach ihrer Angabe schon drei vorhanden waren. Somit waren die 1741 erbauten Ewer von zwei Ladungen inzwischen durch solche von drei Ladungen ersetzt. Da nun sechs Ewer vorhanden waren, fuhren immer zwei zusammen und fuhren so auch in jeder Gutreise 6 Stecknitzschiffe oder 36 Last ab, ebenso wie die großen Schiffe. So wurde zwar die Gleichheit des Verdienstes aller Amtsgenossen gewahrt, aber der Zweck des Reglements von 1740, daß die Anschaffung kleiner Schiffe zur Beschleunigung des Transportes verschrieb, nicht erreicht; denn es dauerte dieselbe Zeit bis zur Abfahrt, ob die 36 Last in ein Schiff oder in zwei Ewer geladen werden. So gingen 1778 und 1779 mehr Güter auf dem Landweg über Oldesloe als auf dem Stecknitzkanal von Lübeck nach Hamburg[2]). Die leichter transportierbaren und angreiflichen Waren, wie Hanf, Flachs, Tuch, Zucker, Leinsamen, Taback, Öl, Butter wurden ausschließlich oder doch überwiegend zu Land versandt, während für die schweren Güter, besonders für Eisen und Kupfer in Stangen und Platten, Schleifsteine und Holz aller Art der Wasserweg vorgezogen wurde, zumal da es bei diesen Gütern nicht so sehr auf schnellen Transport ankam. Die Zahl der Ewer mehrte sich aber und 1780 gab es z. B. nur noch 5 große Schiffe, aber 8 Ewer; 8 Amtsgenossen hatten garkein Schiff. Zwei von den Ewerbesitzern, die allein fuhren, erlitten beträchtliche Einbußen und verlangten Entschädigung. Der eine hatte 1778 10 halbe Reisen eingebüßt, der andere, dessen Ewer 24 Last faßte, 6 drittel Reisen. 1779 verordnete die Regierung, um die Abfahrt zu beschleunigen, daß jeder Ewer sofort abfahren müsse, wenn er drei Stecknitzschiffladungen eingenommen habe. Das Schiffamt berechnete den Verdienst, den ein großes Schiff bei einer Gutreise mit 36 Last hatte, auf 45 Mark 6 Schilling; für 2 gemeinsam fahrende Ewer auf 41 Mark 10 Schilling. Allerdings war das Kapital, welches zur Anschaffung und Unterhaltung eines Schiffes nötig war, bedeutend größer, als das für einen Ewer. Um jedem Amtsgenossen wieder einen möglichst gleichen Verdienst zu verschaffen, beschloß das Schiffamt 1781 mit Zustimmung des Elbzollgeleits, daß jedesmal zwei Ewer zusammen 6 Stecknitzschiffsladungen als eine ganze Gutreise abfahren sollten. Sobald ein Ewer geladen hat, muß er sofort abfahren, ohne auf seinen Kompagnon zu warten. Wenn eine ungerade Zahl von Ewerbesitzern vorhanden ist, sodaß

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2121. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2137.

einer keinen Kompagnon hat, darf dieser zweimal fahren oder er darf mit einem der andern Ewer zusammen seine 36 Last fortschaffen. Welcher von zwei kombinierten Ewern zuerst vorlegt, ist einerlei. Ist einer nicht rechtzeitig zur Stelle, verliert er die Gutreise; der andere, der wirklich abfährt, darf dann soviel Gut laden, wie sein Schiff faßt. Laden beide zusammen mehr als 36 Last, so geht der Überschuß der Frachteinnahmen in die Kasse des Amts und wird an alle Amtsmitglieder gleichmäßig verteilt. Diese Ordnung fand die Zustimmung der Regierung, zunächst auf ein Jahr; sie hat aber auch weiterhin Geltung gehabt.

Die Hauptmenge der Schleusengüter, die das Lauenburger Schiffamt verfuhr, ging immer nach Hamburg. Hier konnten die Amtsschiffer ihr Gewerbe meistens ungestört ausüben, besonders seit die „Böter" von der Elbe verschwanden, und genossen mancherlei Rechte und Freiheiten. Die Lauenburger Schiffe mußten in drei Tagen in Hamburg gelöscht sein[1]) oder wenn sie bei anhaltendem Ostwind und Niedrigwasser „ihre Prahmen an Bort zu legen verhindert" waren, in sechs Tagen. War die Löschung in dieser Zeit nicht vollendet, so erhielten die Lauenburger Schiffer für jeden weiteren Tag 2 Reichstaler „Liegegeld" vom Kaufmann. Wenn ein Schiff auf der Elbe einfror, mußte der Kaufmann[2]), für den die Güter bestimmt waren, dem Schiffer 2 Taler „Wartegeld" bezahlen für Bewachung der Waren. Seit 1759 wurde in solchen Fällen ein Taler pro Woche gegeben. Ferner waren die Mitglieder des Lauenburger Schiffamts in Hamburg von dem sogenannten „Douceurgeld"[3]), das 6 Schilling für jedes Schiff betrug, frei. Als einige Amtsschiffer nach 1740 Ewer bauten, forderte man in Hamburg von diesen das „Douceurgeld", während die großen Schiffe nach wie vor frei blieben. Der Lauenburger Magistrat wandte sich deshalb an den Hamburger Senat, und erreichte auch für die Amtsewer Freiheit von dieser Abgabe, wenn sie mit Lübecker Gut am „Oberbaum" ankämen. Vermieteten sie ihre Schiffe an Schiffer, die nach Berlin oder Magdeburg fuhren oder nahmen sie in Hamburg Rückfracht nach Lauenburg, mußten die 6 Schilling von den großen Amtsschiffen ebenso bezahlt werden, wie von den kleinen. Ebenso war das Schiffamt von der Zahlung des am „Niederbaum" geforderten „Baumgeldes" frei. 1773 wurde hier aber plötzlich von den großen Amtsschiffen 12 Schilling und von den Ewern 6 Schilling verlangt. Auf eine Vorstellung des

[1]) Nach einer „Notifikation" des Hamburger Senats vom 28. Juni 1726, von der ein Abdruck in der Schiffamtslade liegt. cf. Walcke, Beilage 44. [2]) Walcke, Beilage 44. [3]) Hamb. St. Arch. Kl. VII. Lit. Eb. Nr. 9. Vol. 6.

Lauenburger Magistrats hin wurde diese Abgabe alsbald aufgehoben und die Amtsschiffer wieder davon befreit.

Elbaufwärts machte das Lauenburger Schiffamt seit 1611 fast gar keine Gutreisen mehr, weil die Fahrt nicht lohnend genug war. In älterer Zeit nahmen wohl zumeist Hamburger, später Magdeburger und Berliner Schiffer die nach Magdeburg und Berlin bestimmten Schleusengüter mit. Das Amt forderte nicht einmal die ihm 1611 und 1740 zugestandenen 3—4 Schilling „Beliebung". Im 18. Jahrhundert hörte Brandenburg auf, Getreide zu exportieren; aber Holz wurde noch in größeren Mengen ausgeführt und nach Hamburg gebracht. Dieser Transport lag vielfach in den Händen der Lauenburger Schiffer, die unter veränderten Namen nach Brandenburg fuhren und Holz holten[1]; andere Lauenburger vermieteten ihre Schiffe an Brandenburger Schiffer. Als in den schlesischen Kriegen viel Korn elbaufwärts ging, fuhren auch Lauenburger Schiffer nach Magdeburg[2], allerdings unter dem Namen von Brandenburger Schiffern. Weil zum Weitertransport und zum Transport der Artillerie nach Sachsen und Böhmen[3] nicht genug brandenburgische Schiffe vorhanden waren, wurden die auswärtigen Schiffer aufgefordert, diesen Transport zu übernehmen. Die Lauenburger aber fuhren heimlich davon und zogen sich so den Unwillen der Preußen zu, umsomehr als andere hannöversche Untertanen sich zur Fahrt nach Sachsen bereit erklärten. Preußen erkannte überhaupt das Privileg des Lauenburger Schiffamts, soweit es die Fahrt nach Magdeburg und anderen preußischen Orten betraf, nicht an, und die Kriegs- und Domänenkammer verbot gänzlich[4], daß auswärtige Schiffer nach Preußen bestimmte oder durchgehende Waren durch brandenburgisches Gebiet auf der Elbe verfuhren. Die sächsischen Schiffer durften nur bis Magdeburg fahren und mußten die Waren dort auf Stapel legen. Hannöversche Schiffer durften natürlich elbaufwärts Güter nach Schnakenburg bringen, wenn sie in Lenzen ordnungsgemäß ihren Zoll erlegten, weil Schnakenburg zu Hannover gehörte, nicht aber nach Magdeburg. 1737 hatte ein Mitglied des Lauenburger Schiffamts, namens Bollhorn, 20 Last Talg und Öl in seinem Schiff nach Magdeburg bringen lassen[5]. Dafür mußte er 15 Taler Strafe bezahlen und hatte infolgedessen 20 Taler Schaden von der Fahrt gehabt. Nachdem das Schiffamt 1741 drei kleine Schiffe erbaut hatte, die je zwei Stecknitzschiffsladungen faßten,

---

[1] Toeche-Mittler in Schmollers Forschungen XI, 80. [2] Hannov. St. Arch.: Celle Br. Arch. 104b Nr. 504. [3] cf. Schmoller: a. a. O. XI, 43. [4] Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2438. [5] Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2435.

wollte es 1749 sein Recht auf alleinige Fahrt der Schleusengüter auch nach Magdeburg wieder geltend machen und wandte sich deshalb an die Regierung in Ratzeburg. Die Sache wurde aber damals nicht weiter verfolgt und schlief ein. 1765 brachte der Amtsgenosse Bürgermeister Scharnweber Güter, die einem kursächsischen Kammerherrn gehörten, von Lauenburg nach Magdeburg an einen dortigen Kaufmann[1]). Auch er wurde mit 15 Talern Strafe belegt und mußte weitere 13 Taler Unkosten bezahlen. Außerdem wurde ihm bedeutet, er solle sich der Fahrt nach Magdeburg enthalten. Die Ratzeburger Regierung berichtete hierüber nach Hannover und führte an, daß 1709—1711 verschiedene Lauenburger, nicht zum Amt gehörige Schiffer Korn von Magdeburg geholt hätten, und verwies auf den Fall Vollhorn vom Jahre 1737. Weiter meinte sie, Preußen habe kein Recht, die Fahrt auf der Elbe in seinen Landen zu verbieten, und nannte das Anhalten des Lauenburger Schiffs „eine arbiträre Schmälerung der Freiheit und iurium eminentium". Die Regierung in Hannover lehnte es aber ab, sich mit der Sache zu befassen, weil sie nicht einsah, wie ein Lauenburger Privileg in benachbarten Landen gegen landesherrliche Bewilligung „von einiger Gültigkeit sein" könne. Weil das Schiffamt sein Privileg seit 80 Jahren nicht ausgeübt hatte und Vollhorn 1737 bestraft war, ohne daß die Regierung deshalb Vorstellungen gemacht hatte, glaubte sie, man könne nichts „cum effectu" unternehmen, und ließ die Sache auf sich beruhen. Seit 1772 mußten die Lauenburger, die um Holz zu holen nach Brandenburg fuhren, ihr für den eigenen Bedarf mitgenommenes Bier mit 4 Taler pro Tonne in Lenzen verzollen. Das Schiffamt beschwerte sich hierüber bei der Regierung in Ratzeburg und zugleich auch darüber, daß den Magdeburgischen Elbschiffen erlaubt werde, Getreide aus Lauenburg zu holen. Den brandenburger Untertanen war es auch nicht verwehrt, Güter elbabwärts an den Lüneburgischen Zöllen vorbei nach Lauenburg zum Weitertransport nach Lübeck zu bringen oder von Hamburg aufwärts durch die hannöverschen Lande nach Brandenburg zu fahren. 1775 endlich begann die Regierung in Hannover[3]), sich mit dem Elbhandel und der Elbschiffahrt zu beschäftigen, und holte Gutachten ein von der Ratzeburger Regierung und dem Lauenburger Elbzollgeleit, wie man die Beschränkungen, die man in Preußen der Elbschiffahrt auferlege, aufheben könne; ob Repressalien ratsam seien in der Art

[1]) Hannov. St. Arch.: Celle Br. Arch. 104b Nr. 590. [2]) Diese Jahre waren die letzten guten Getreideexportjahre für Magdeburg. cf. Schmoller: a. a. O. VIII, 1086. Naudé: a. a. O. p. 60. [3]) Hann. St. Arch.: Celle Br. Arch. 104b Nr. 594.

etwa, daß man den preußischen Untertanen fortan nicht erlaube, ihre Mundprovisionen zollfrei bei Lauenburg vorbeizuführen und Güter von Hamburg aufwärts durch Lauenburg und Lüneburg zu bringen. Die Elbzöllner lehnten Repressalien als unnütz und für Lauenburg schädlich ab und führten in einem eingehenden Gutachten die Gründe für ihre Stellungnahme aus. Man könne wohl das Brandenburger Bier in Lauenburg mit der gleichen Akzise belegen, die in Brandenburg verlangt werde; aber man beschwere nur das Publikum und erreiche, daß die Lauenburger überhaupt nicht mehr in den brandenburgischen Landen geduldet würden. Den Schaden habe Lauenburg; denn die Brandenburger brächten nur etwa eine Tonne mit nach Lauenburg und kauften dort 10—20 Tonnen. Wenn man aber Repressalien ergreife, würden sie garnichts mehr in Lauenburg kaufen. Die 4 Taler Akzise in Lenzen müßte jeder zahlen, der fremdes Bier einführe, auch der Brandenburger. Vielleicht könne die Hannöversche Regierung sich in Berlin für die Lauenburger verwenden, daß ihnen Akzisefreiheit bewilligt werde für das zum Eigengebrauch mitgeführte Bier. Aber die Bedenken, daß die Lauenburger ganz aus Brandenburg ausgeschlossen würden, bestehe auch hierbei. Ebensowenig könne man den Brandenburgern den Transport der von Magdeburg nach Lübeck bestimmten Waren erschweren oder verbieten, weil man die Güter nur von der Elbe vertreiben würde. Preußen beschwere diese zum größten Teil aus Sachsen kommenden Waren außerordentlich mit Zöllen, um den Handel nach Stettin zu ziehen. Der Kaufmann, der seine Waren über Stettin gehen lasse, erhalte zwei bis drei Prozent Prämie und habe den Vorteil billigerer Fracht. Wolle man die Brandenburger ausschließen, müsse erst den Lauenburgern die Abholung der Waren aus Brandenburg erlaubt werden, und dann seien zu wenig Güter da, um die Fahrt lohnend zu machen. Es könne 4—5 Wochen dauern, bis das kleinste Lauenburger Schiff beladen sei. Ausschließen könne man die Brandenburger von der Fahrt nach Hamburg in den hannöverschen Staaten, wenn die Lauenburger und Lüneburger Schiffer die von Hamburg und Lübeck kommenden Güter an die brandenburgische Grenze auf Stapel bringen könnten. Das sei wünschenswert, weil die Brandenburger, die jetzt diesen Transport hätten, oft in Lauenburg keine Güter mitnehmen wollten, weil sie in Hamburg ihre Schiffe voll belüden, selbst wenn sie es vorher versprochen hätten. Aber es eigne sich kein Ort auf Lüneburger Gebiet zum Stapelplatz; denn Schnakenburg liege oberhalb des preußischen Lenzen und Hitzacker und Bleckede lägen zu tief und seien Ueberschwemmungen ausgesetzt. Dazu werde die Fracht durch die

Umladung verteuert, sodaß der Landweg oder der Weg über Stettin noch mehr bevorzugt werde. Dann erklärten die Elbzöllner weiter, die Privilegien des Schiffsamts seien für die Lauenburger Bürger schädlich. Die in der Stadt wohnenden Kornhändler ließen Getreide von Lübeck kommen und legten es auf ihren Kornboden und versandten es dann nach Bedarf außerhalb der Gutreisen mit Amtsschiffen oder Ewern, ohne Recognition zu zahlen. Seit 1767 verlangte das Amt die Abfuhr alles Korns in den Gutreisen[1]) und erlaubte nur die Versendung kleiner Mengen außer der Reihe in Ewern, die Amtsschiffern oder andern gehörten gegen Zahlung einer Recognition. Seitdem hörte der Handel der Lauenburger Kornhändler mit lübeckischem Getreide fast ganz auf. Zum Schluß stellte das Elbzollgeleit die Klagen des Schiffsamts als übertrieben hin; denn „wer die auswärtige Müntze mit mäßigem Agio annimmt und nicht auf einmahl gar zu großen Profit sucht, hat noch diese Stunde Nahrung." Die Regierung in Ratzeburg schloß sich der Meinung des Elbzollgeleits an und riet, in Berlin gütliche Verhandlungen anzuknüpfen. König Georg III antwortete am 4. August 1775, seiner Meinung nach käme es darauf an, zu untersuchen, ob Preußen befugt sei, die Untertanen anderer Elbuferstaaten ganz an der Fahrt in seinen Landen zu hindern. Er glaube, Preußen werde sich zwar nicht öffentlich, wohl aber indirekt „allein das Elbkommerzium anmaßen". Die Regierung in Hannover befahl daraufhin der Ratzeburger Regierung, der Sache die größte Aufmerksamkeit zu schenken und besonders darauf zu achten, ob sich etwas ereigne, was zeige, daß Preußen „nach exklusivem Elbhandel trachte".

Das einzige Resultat der langen Überlegung war also: Abwarten! Indessen brachte Preußen die ganze Elbschiffahrt von und nach allen seinen Elbhandelsplätzen in eigene Hände, indem es den Fremden die Schiffahrt in seinen Landen verbot.

Auch in der Fahrt nach Hamburg blieb das Lauenburger Schiffamt nicht ungestört. Nachdem sein Privileg erst 1740 durch die den Stecknitzfahrern gewährten Freiheiten etwas eingeschränkt war, mußte es schon 1741 wieder für die Erhaltung seiner Rechte eintreten. Der Ratmann Jenckel in Mölln wollte drei Stecknitzschiffe bauen[2]) und damit direkte Schiffahrt nach Hamburg und Lüneburg betreiben und vor allem Korn verfahren. Zunächst wandte er sich an das Schiffamt in Lauenburg mit der Bitte um Aufnahme. Diese wurde ihm verweigert, weil er nicht selbst ein eigenes Haus in Lauenburg bewohnte, wie das Privileg von 1586 vorschrieb. Gegen Jenckels Absicht, nach Lüneburg zu fahren, hatte das Amt

[1]) Walcke, Beilage 46. [2]) Walcke, Beilage 43.

nichts einzuwenden, weil es selbst kein Recht hatte, diese Fahrt zu betreiben,[1]) und ebensowenig gegen den Bau von Stecknitzschiffen in Mölln, in der Hoffnung, daß dann mehr Güter nach Lauenburg kämen. Aber eine direkte Fahrt von Mölln nach Hamburg konnte das Amt nicht zugeben, weil das seinen Privilegien zuwiderlief. Jenckel beschwerte sich deshalb bei der Regierung in Ratzeburg und machte für sich geltend, daß auch er Lauenburger Untertan sei. Deshalb könne man nicht von ihm verlangen, daß er wie die Lübecker seine Güter in Lauenburg umladen lassen müsse. Er wolle sich auch nicht in den Handel der Stadt Lauenburg eindrängen, ja die Stadt habe sogar Vorteil von seinen Schiffen. Die Regierung war geneigt, sein Projekt zu genehmigen, weil er ein „neues commercium" einrichten wolle, um den Handel, auch den der Stadt Lauenburg, zu heben, und weil die Zolleinnahmen steigen würden. Sie schlug auf einer Besprechung in Ratzeburg vor, Jenckel solle 1 Taler Recognition für jedes Schiff bezahlen an das Schiffamt, sooft er nach Hamburg fahre. Weil die Vertreter des Schiffamts erklärten, sie könnten ohne Zustimmung des ganzen Amtes keine Beschlüsse fassen, wurde festgesetzt, daß in Lauenburg weitere Verhandlungen stattfinden sollten. Aus der ganzen Sache ist aber nichts geworden.

Nachdem sich das Lauenburger Holzkäuferamt, dessen Mitglieder allein berechtigt waren, in Lauenburg mit dem von den Stecknitzhuden kommenden Holz Handel zu treiben, im Jahre 1760 aufgelöst hatte,[2]) bemächtigten sich sowohl Lauenburger Einwohner als auch Fremde dieses Handelszweiges; auch Mitglieder des Schiffamts gehörten zu diesen Holzkäufern. Diese wollten ihr eigenes Holz in ihren Schiffen außer der Reihe abfahren, während das Amt verlangte, daß alles durch die Schleusen nach Lauenburg kommende Holz ebenso wie alle anderen Kanalgüter in den Gutreisen fortgeschafft würde. Der hieraus unter den Amtsgenossen entstehende Streit wurde am 15. September 1789 dahin beglichen,[3]) daß das Amt denjenigen Amtsgenossen, die zugleich Holzkäufer waren, den Transport des eigenen Holzes in eigenen Schiffen gegen Zahlung einer Recognition zugestand. Kann ein solcher Schiffer das Holz nicht im eigenen Schiff abfahren, muß er, wenn irgend möglich, ein anderes Amtsschiff mieten; nur wenn kein Amtsschiff zu bekommen ist, darf er ein fremdes Schiff nehmen. Wenn ein Amtsgenosse mit einem Fremden oder nicht zum Amt gehörigen Lauenburger Holz in Kompagnie hat, so wird dies Holz, wie alles, was außer-

[1]) s. Seite 16. [2]) Nobbe: a. a. O. III, 389. [3]) Nach den Akten, die in d. Schiffamtsstade in Lauenburg liegen.

halb des Amtes Stehenden gehört, nur in der Reihefahrt weiterbefördert. Alle, die gegen diese Bestimmungen verstoßen, sollen in 50 Taler Strafe genommen werden.

Von den Stecknitzhuden brachten die Lübecker Stecknitzfahrer das Holz nach Lauenburg. Sie nahmen das Recht, die Stecknitz und Delvenau zu befahren, allein für sich in Anspruch. Rechtlich stand aber den Lauenburgern die Fahrt zwischen Mölln und Lauenburg zweifellos zu. Schon im Vertrag von 1390 wurde die Delvenau allen freigegeben[1]). Faktisch ist das Recht von den Lauenburgern aber fast gar nicht benutzt worden. Die Stecknitzfahrer fuhren das Holz von den Huden nach Lauenburg und ebenso das Korn. Zudem war Mölln bis 1683 an Lübeck verpfändet[2]) und Lübeck übte bis dahin landesherrliche Rechte in Mölln. 1641 wollte das Lauenburger Holzkäuferamt selbst sein Holz abholen von den Huden und bat dazu um Erlaubnis zum Bau von Stecknitzschiffen[3]). Herzog August gewährte am 27. September 1641 dem Amt, daß es „solche Steckenschiffe, wie vor Jahren in unserm Städtlein allda gebauet gewesen sind, hinwieder bauen möge". 1648 beschwerte sich der Lübecker Senat[4]) über den Bau von Stecknitzschiffen in Lauenburg und behauptete, Lübeck habe „das ius possendi . . . mit großen Geldsummen der Zeit an die Stadt gebracht". Der Herzog August wies dagegen nach, daß der Kanal und die Delvenau gemeinsames Eigentum sei und daß Lübeck das Geld, das es für die Schiffbarmachung aufgewandt hatte, dadurch wieder erhalten hatte, daß es zuerst den Zoll allein erhielt, bis zum Jahre 1410. Dennoch wollte der Herzog den Stecknitzfahrern den Frachtlohn für die Holzabfuhr gern gönnen, wenn sie sich nicht „säumig und widrig" zeigen oder eine Frachterhöhung erzwingen wollen, aber kein Gesetz daraus machen, als wenn sie allein auf der Delvenau Schiffahrt zu treiben berechtigt wären. 1677 erlaubte Julius Franz den Holzkäufern wiederum, Stecknitzschiffe zu bauen[5]). Aber nur Lübecker und Lauenburger ließ die Lauenburger Regierung zu, Fremde hielt sie von der Stecknitz und Delvenau fern; denn als 1697 ein Brandenburger Schiffer nach Lübeck fahren wollte, wurde ihm das untersagt und ihm zugleich bedeutet, er solle sich der Kanalfahrt als einer schädlichen Neuerung enthalten[6]). 1713 wurde den Lauenburgern von Georg Ludwig auch

[1]) Lübecker Urkundenbuch IV, 571 ff. Es heißt in dem Vertrage: Ok schal dyt vorbenomede water (dat de Delvene gheheten ys, dat dar vlut twischen der Elwe unde deme zee to Mollne) vry wesen allen luden, sunderghen dem menen kopmanne, to ewigen tyden to brukende, wo se eren rechten tollen ghewen . . . to Louenborgh. [2]) Kobbe: a. a. O. III, 152 ff. [3]) Walcke: Beil. 50 u. 51. [4]) Walcke, 52—54. [5]) Walcke: Beil. 55. [6]) Walcke: Beil. 56 u. 57

der Bau von Stecknitzschiffen und die Fahrt nach Mölln gestattet[1]); denn „die Lauenburger Untertanen könnten vom Gebrauch des Flusses und der Navigation nicht ausgeschlossen werden, da hiesigerseits zum Bau der Schleusen bis Mölln pro rata mit konkurriert werde". Kleine Lauenburger Schiffer holten denn auch Holz und Torf von den an der Delvenau liegenden Orten nach Lauenburg[2]), weil die Stecknitzfahrer diesen Transport nicht mit erledigen konnten, wenn viele Güter von Lübeck kamen. Die Zahl der Stecknitzschiffe war im 18. Jahrhundert stark zurückgegangen[3]). Seit 1792 wurden auch kleine Elbschiffe für die Stecknitzfahrt benutzt, die damals in großer Zahl aus Böhmen kamen und an der Unterelbe verkauft wurden. Das Lauenburger Schiffamt wollte nun auch die Stecknitz befahren und baute selbst drei Stecknitzschiffe. Für drei weitere erbat es 1794 Zuschuß von der Regierung[4]) in Hannover. 1796 bewilligte das Kommerzkollegium dem Amt eine Anleihe von 1500 Talern zinsfrei unter der Bedingung, daß jährlich 100 Taler zurückgezahlt werden müßten, nachdem die Ratzeburger Regierung und das Elbzollgeleit für das Recht der Lauenburger auf Stecknitzfahrt eingetreten waren. Die Stecknitzfahrer beschwerten sich beim Lübecker Senat über die Konkurrenz der Lauenburger. Erfolg hatte die Beschwerde in Lauenburg natürlich nicht.

Seit 1740 war die Fracht auf 16 Mk. im Sommer und 18 Mk. im Winter lange geblieben, obgleich die Preise für alle Waren erheblich gestiegen waren. Die Stecknitzfahrer hatten ihre Schiffe zum Teil von 6 auf 10 Lasten vergrößert und konnten infolgedessen bei niedrigem Wasser nicht fahren. Hierüber beschwerte sich das Schiffamt am 19. Januar 1789[5]) und bat, alle den Stecknitzfahrern gewährten Freiheiten aufzuheben und sie wieder ganz von der Elbe auszuschließen, weil sie das Provisionalreglement von 1740 durch die Vergrößerung der Schiffe übertreten hätten. Zugleich bat das Amt um eine Erhöhung der Frachtsätze; denn die Amtsgenossen könnten bei der niedrigen Fracht nicht bestehen und die hohe Kontribution von 24 Mk. pro Jahr an die Stadtkämmerei nicht bezahlen, die festgesetzt worden sei, als die Amtsschiffer noch 10—12 Stecknitzschiffsladungen in einer Gutreise hätten verfahren dürfen. Das Elbzollgeleit unterstützte nur die Bitte um Frachterhöhung, weil alles im Preise gestiegen sei. Ein Lauenburger Schiff z. B., welches 1753

[1]) Hamb. St. Arch. Kl. XI, Lit. S. Nr. 3. Vol. 3. Fasz. 6. [2]) Schlesw. St. Arch. Kl. D. I. 2425. [3]) Archiv des Vereins für die Gesch. des Herzogtums Lauenburg 1899, p. 7. 1650 gab es 160 Stecknitzschiffe; 1766 nur noch 60. Bis 1797 stieg die Zahl auf 102, fiel aber bis 1847 auf 86. [4]) Hamb. St. Arch. Kl. XI Lit. S Nr. 3. Vol. 3 Fasz. 6. [5]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2438.

nicht 300 Taler gekostet habe, sei jetzt nicht unter 800 Talern zu haben. Deshalb schlugen die Elbzöllner vor, man solle die Sommerfracht auf 22 Mk. 8 Schilling, die Winterfracht auf 25 Mk. für jedes Stecknitzschiff von 6 Last oder 72 Schiffspfund festsetzen. Die Ratzeburger Regierung fragte nun zunächst in Hamburg und Lübeck an, wie sie sich zu einer Erhöhung der Fracht stellten[1]). Lübeck war grundsätzlich gegen jede Steigerung der Fracht; Hamburg bat nur, die Sache zu verschieben, bis eine Beratung über die Verbesserung des Elbkommerziums stattgefunden habe. Das Elbzollgeleit verwandte sich dann nochmals für das Schiffamt und erklärte, das Amt habe schon oft nachgegeben, es gestatte den Stecknitzfahrern sogar, mit zerbrechlichen Waren nach Hamburg zu fahren gegen Zahlung einer Recognition von 2 Talern, die den Ausfall nicht decke, und es sei immer auf bessere Zeiten vertröstet; dies berichtete die Regierung in Ratzeburg an das Ratskollegium in Hannover. Dies genehmigte endlich am 3. Mai 1792 die erbetene Frachterhöhung, aber vorerst nur probeweise auf ein Jahr, um zu erfahren, ob der Handel Schaden leide. Hamburg und Lübeck sprachen die Hoffnung aus, daß die Fracht bald wieder auf den alten Stand herabgesetzt werde. 1793 erbat das Schiffamt eine abermalige Frachterhöhung auf 25 Mk. im Sommer und 27 Mk. im Winter. Das Elbzollgeleit berichtete, die Schiffahrt sei durch die 1792 gewährte Frachterhöhung nicht geschädigt; es gingen von Lauenburg nach Hamburg

vom 1. Mai 1789 bis 30. April 1790 = 3708¾ Last
„ 1. „ 1790 „ 30. „ 1791 = 3459¼ „
„ 1. „ 1791 „ 30. „ 1792 = 2551 „ [2])
„ 1. „ 1792 „ 30. „ 1793 = 3718½ „ [3]).

Daraufhin genehmigte das Ratskollegium in Hannover die Fracht von 22 Mk. 8 Schilling im Sommer und 25 Mk. im Winter dauernd. Dieser Frachtsatz hatte nicht lange Bestand; denn schon 1799 bat das Schiffamt wieder, die Fracht zu erhöhen und schlug vor, sie auf 10—12 Schilling pro Schiffspfund festzusetzen. Das ergab, wenn man 10 Schilling rechnet, 45 Mk. für ein Stecknitzschiff, also Verdoppelung der bisherigen Sommerfracht. Das Elbzollgeleit riet, dem Schiffamt 9 Schilling pro Schiffspfund oder 40 Mk. 8 Schilling für das Stecknitzschiff zu bewilligen, weil alles, besonders aber das Schiffsmaterial viel teurer geworden sei. Diesen Frachtsatz nahm das Ratskollegium an und zwar zunächst für 6 Jahre. Die Unterhandlungen mit Lübeck und Hamburg überließ es der Regierung in

[1]) Hamb. St. Arch. Kl. XI. Lit. S. Nr. 3. Vol. 3. Fasz. 6. [2]) 1791 war der Kanal 14 wochenlang gesperrt, weil eine Hauptschleuse repariert wurde. [3]) Nach der Frachterhöhung. Der Verkehr war also gleich geblieben.

Ratzeburg. Hamburg erklärte sich gleich mit der Frachterhöhung einverstanden, während Lübeck erst in Ratzeburg und dann in Hannover Vorstellungen erhob mit der Begründung, der Handel werde Schaden erleiden. Das Ratskolleg meinte, man wolle erst abwarten, ob eine Abnahme des Verkehrs eintreten würde, und vertröstete Lübeck damit, daß das Amt sich bereit erklärt habe, die Fracht wieder herabzusetzen, wenn dreimal soviel Güter von Lübeck kämen, wie jetzt. Tatsächlich trat die Befürchtung der Lübecker nicht ein; die Gütermenge, die durch den Kanal nach Hamburg und Altona ging, blieb die gleiche wie vorher. Deshalb wurde der Frachtsatz von 9 Schilling im Jahre 1806 abermals für sechs Jahre bestätigt.

1731 war den Stecknitzfahrern, wie wir oben[1]) gesehen haben, der Transport von angreiflichen und zerbrechlichen Waren von Hamburg nach Lübeck und 1740[2]) die Fahrt mit zerbrechlichen Waren von Lübeck nach Hamburg gegen Zahlung einer Recognition von zwei Talern für jedes Stecknitzschiff erlaubt worden. 1796 wurde ihnen das Recht der Durchfahrt in Lauenburg noch erweitert und durch einen Regierungserlaß[3]) vom 1. September festgesetzt, daß ihnen die Durchfuhr der im Reglement von 1731 genannten angreiflichen und zerbrechlichen Waren gegen Bezahlung der bisherigen Recognition „nicht verweigert werden" solle vom Lauenburger Schiffamt. Gegen diese Schmälerung seiner Privilegien protestierte das Amt im Dezember 1797 in Hannover und erhöhte zugleich die Recognition eigenmächtig auf 5 Taler. Die Regierung verwieß dem Amt sein eigenmächtiges Vorgehen, ließ aber die erhöhte Recognition bestehen. Im Januar 1798 bat das Amt, den Stecknitzfahrern solle wenigstens die Erlaubnis, Zucker nach Hamburg zu bringen, wieder genommen werden. Dies Gesuch wurde von der hannöverschen Regierung abschlägig beschieden; zugleich versprach sie aber, über den Regierungserlaß von 1796 in Ratzeburg ein Gutachten einzufordern. Damit schlief die ganze Angelegenheit zunächst ein. Erst im März 1804, nachdem Hannover und Lauenburg inzwischen von den Franzosen besetzt worden waren, erinnerte das Schiffamt wieder an seine Schrift vom Dezember 1797 und bat um Schutz für alle seine Privilegien. Im Mai 1804 erhöhte das Amt dann abermals eigenmächtig die Recognition[4]), die die Stecknitzfahrer für die Durchfuhr in Lauenburg zu bezahlen hatten, indem es in Lübeck bekannt machen ließ, von nun an seien 10 Taler zu bezahlen. Auf die Beschwerde Lübecks hin wurde das Amt von der Regierung in Ratzeburg zu 20 Taler Strafe und Wiedererstattung der unerlaubt zuviel

[1]) Seite 10 f. [2]) cf. Seite 14. [3]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 188. [4]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2358. Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 188.

erhobenen Recognition verurteilt. Auch das Lauenburgische Departement in Hannover billigte die Entscheidung der Ratzeburger Regierung, fügte aber hinzu, sie halte eine Erhöhung der Recognition für angemessen. Daraufhin schlug die Regierung in Ratzeburg am 20. April 1805 vor, zwei Drittel der Fracht, die 40 Mk. 8 Schilling betrug, also 27 Mk. für angreifliche Waren als Recognition festzusetzen, weil die 15 Mk., welche jetzt schon erhoben würden, den Ausfall nicht deckten, der dem Amt durch die den Stecknitzfahrern 1796 gemachte Konzession entstanden sei; denn die Amtsgenossen müßten ihre Schiffe doch unterhalten und die Steuerleute und Schiffsknechte hätten gar keinen Verdienst. Im Mai stimmte das Lauenburgische Departement diesem Vorschlag zu und machte Lübeck von dem Beschluß, die Recognition zu erhöhen, unter gleichzeitiger Angabe der Gründe Mitteilung. Ueber die Stellung, die die Hansestadt zu dieser Neuerung einnahm, ergeben die Akten nichts. Wahrscheinlich wird sich der Senat in den unruhigen Zeiten damals, wo Russen, Schweden u. a. das Land durchzogen, um die Sache nicht weiter gekümmert haben.

III. Abschnitt.

Das Lauenburger Schiffamt vom Jahre 1805 bis zur Auflösung.

Nachdem erst im März 1802 in Amiens zwischen Frankreich und England Friede geschlossen war, trat schon 1803 ein neuer Bruch zwischen beiden Staaten ein. Im Juni dieses Jahres gab der hannöversche Feldmarschall Graf Wallmoden Hannover den Franzosen preis und ging hinter die Elbe zurück; am 5. Juli kapitulierte er und löste seine Armee auf[1]). Am Tage darauf besetzten die Franzosen auch Lauenburg und räumten es erst im September 1805. Dann rückten Russen und Schweden in Lauenburg, Preußen in Hannover ein. Im Vertrag zu Schönbrunn am 15. Dezember 1805 kam mit Hannover auch Lauenburg an Preußen und am 1. April 1806 erfolgte die Besitznahme. Die Verwaltung übernahm das „von Sr. Königlichen Majestät provisorisch bestätigte Landes Deputations Kollegium" in Hannover und unter diesem die Lauenburgische Regierung in Ratzeburg.

Auch unter der neuen Herrschaft hielt das Lauenburger Schiffamt an seinen Privilegien fest und nahm infolgedessen den Weitertransport der auf der Stecknitz nach Lauenburg kommenden „Militär-Magazin Naturalien" für sich in Anspruch[2]). Das Landes Deputations Kollegium verlangte von der Ratzeburger Regierung Abhülfe gegen diese „Anmaßung". Das Amt war daraufhin bereit, bis „zu ausgemachter Sache" sich den preußischen Verfügungen zu unterziehen; zugleich bat das Amt um Bestätigung seiner Privilegien. Die Ratzeburger Regierung befürwortete diese Bitte, indem sie sagte, das Amt habe das ausschließliche Recht, alle durch die Stecknitzschleusen kommenden Waren zu verfahren, und eine Bestätigung der Amtsprivilegien werde dem Handel zum Vorteil gereichen. Daraufhin bestätigte die Administrations Kommission die Gerechtsame des Schiff

[1]) Vgl. Das Herzogthum Lauenburg in dem Zeitraum von der französischen Occupation im Jahre 1803 bis zur Übergabe an die Krone Dänemark im Jahre 1815. Abhandlung 1861 und 1863. Vaterländisches Archiv für das Herzogthum Lauenburg II, 67; III, 57 ff. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2458.

amts, nahm aber die Magazintransporte aus. Als im Juni 1806 ein Magdeburger Schiffer Getreide aus Lauenburg holte, versuchte das Schiffamt wieder einmal, diese Fahrt an sich zu bringen, und bat, den Magdeburgern diese Transporte zu verbieten. Die Regierung riet aber von diesem Unternehmen ab, mit dem Hinweis darauf, daß Preußen dem Amt kein Recht auf die Fahrt nach Magdeburg habe zugestehen wollen[1]), und daß man nicht wissen könne, wie lange der Aufschwung dieses Verkehrs dauern werde.

Mit der Niederlage bei Jena und Auerstädt am 14. Oktober 1806 erreichte die preußische Herrschaft in Lauenburg ihr Ende. Von neuem hatte das Land unter Truppendurchzügen zu leiden. Nach Blüchers Kapitulation bei Ratekau am 7. November wurde Lauenburg ein französisches Kronodomanium[2]) unter dem Intendanten d'Aubignose. Die Verwaltung des Landes blieb dieselbe, wie früher unter welfischer Herrschaft. 1809 versuchte das Lauenburger Schiffamt wieder einmal, den Stecknitzfahrern ihre Konzessionen der Durchfahrt in Lauenburg zu nehmen.[3]) Die Regierung lehnte es aber ab, den Wünschen des Amtes Geltung zu verschaffen, um nicht Lübeck noch mehr auf den Landweg zu drängen und den Kanalverkehr noch stärker zu schädigen, wenn sie auch zugab, daß den Lauenburgern an sich die Aufhebung der den Stecknitzfahrern gewährten Vergünstigungen wohl zu wünschen sei.

Am 13. Dezember 1810 verleibte Napoleon zur strengeren Durchführung der Kontinentalsperre durch Senatsbeschluß das nördliche Hannover, Oldenburg, die Hansestädte und Lauenburg dem französischen Kaiserreich ein.[4]) An die Stelle der Regierung in Ratzeburg trat eine Verwaltung nach französischem Muster. Als das Lauenburger Schiffamt nun beim Präfekten in Hamburg um Bestätigung seiner alten Privilegien nachsuchte,[5]) wurde ihm geantwortet, die Gesetze des französischen Reiches gestatteten solche Lokalprivilegien nicht. Damit hörte das Amt vorerst auf zu existieren. Es mußte den Ideen der Neuzeit weichen, die nichts mehr wissen wollte von solchen Monopolen und Sondergerechtsamen einiger weniger, sondern allen die gleiche Freiheit im Handel und Verkehr gewähren wollte. Trotzdem verlangten die Lauenburger, als 1812 ein Hamburger Brauer eine große Quantität Malz direkt von Lübeck nach Hamburg auf der Stecknitz transportieren ließ, die Umladung in Lauenburg und beschwerten sich nicht nur beim Präfekten, sondern reichten sogar bei Napoleon eine Bittschrift ein. Der einzige Er-

[1]) cf Seite 50. [2]) Kobbe: a. a. O. III, 172. [3]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 188. [4]) Kobbe: a. a. O. III. 173. [5]) Zander: a. a. O. II, 71 ff. Vaterländ. Archiv für das Herzogtum Lauenburg, III, 357 f.

folg war, daß dem maire von Lauenburg befohlen wurde, über völlig freien Warentransport auf der Elbe zu wachen. Nicht besser erging es den Lauenburgern, als sie Brennholz, das sie in Dömitz gekauft hatten, mit ihren Schiffen nach Hamburg bringen wollten. Die Dömitzer Schiffer verlangten den Transport für sich, wenigstens bis Lauenburg gegen hohe Fracht. Auf ihre Klage antwortete ihnen der Unterpräfekt in Lübeck, ihre alten Privilegien hätten keine Geltung mehr; sie müßten sich an die Mecklenburger Regierung halten. Diese gab dem Amte garkeine Antwort. Mit Recht sagt Zander:[1] „Es war also unausbleiblich, daß das Lauenburger Schiffamt in die traurigste Lage versetzt wurde."

Aber das französische Regiment dauerte nicht lange. Am 4. November 1813 übernahm das hannöversche Ministerium seine Funktionen wieder und am 18. Dezember nahm auch die Lauenburgische Regierung in Ratzeburg ihre Tätigkeit wieder auf.[2] Damit erhielten die Privilegien des Lauenburger Schiffamts ihre alte Geltung wieder. Das Amt erhielt die Befugnis, bis auf weiteres die 1799 festgesetzte und 1806 bestätigte Fracht von 40 Mk. 8 Sch. und die Recognition von 27 Mark zu erheben, um sich von den schweren Lasten der Franzosenzeit zu erholen.[3]

Während des Wiener Kongresses wechselte Lauenburg abermals den Landesherren. Hannover trat am 29. Mai 1815 Lauenburg rechts der Elbe mit Ausnahme des Amts Neuhaus an Preußen ab, das dafür am 4. Juni Schwedisch-Vorpommern von Dänemark eintauschte.[4] Am 26. Juli 1816 wurde zwischen Hannover, Preußen und Dänemark in Ratzeburg ein Übergaberezeß geschlossen,[5] in dem in Artikel 6 erklärt wurde, daß alle Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf die Stecknitzschiffahrt „fortgesetzt in Kraft bleiben" sollten. Am 1. Oktober 1816 huldigte das Land dem neuen Herrn, Friedrich VI. von Dänemark.

Schon am 6. Dezember 1815 suchte das Schiffamt um Bestätigung seiner Privilegien nach. Erst am 30. November 1818 erfolgte diese in aller Form durch einen Erlaß der Lauenburger Regierung;[6] aber auch vorher hatten die alten Rechte des Amts tatsächlich Geltung.

Hatte es früher nur wenige Ewerfahrer in Lauenburg neben den 21 Amtsschiffern gegeben,[7] so hatten sich diese kleinen Schiffer seit den neunziger Jahren des 18. Jahrhunderts stark vermehrt, zu-

[1] A. a. O. p. 73. [2] Kobbe: a. a. O. III, 178. [3] Schlesw. St. Arch. D. I. I. 2138. [4] de Martens: Nouveau recueil de traité, Tome II, 316 ff. und 349 ff. [5] v. Duve: Mitteilungen zur Staatskunde Lauenburgs, p. 788. [6] Walcke, Beilage 39. [7] 1725 z. B. gab es 12 Ewerfahrer.

mal als damals eine große Zahl Schiffe von Böhmen kam, die man für 25—30 Taler in Lauenburg kaufen konnte.[1]) Hieraus ergaben sich mancherlei Mißstände; denn es kauften auch manche Leute Schiffe, die nichts von der Schiffahrt verstanden, befuhren die Stecknitz, störten den Verkehr und beschädigten die Schleusen. Das Schiffamt konnte gelernte Steuerleute und Schiffsknechte nicht mehr in genügender Zahl bekommen, weil niemand die Schiffahrt ordnungsgemäß erlernen und Knecht sein, sondern jeder selbst ein kleines Schiff erwerben wollte. Damit sank zugleich das Ansehen der Lauenburger Schiffer. Die kleinen Schiffer nahmen sich bei ihrer großen Zahl gegenseitig den Verdienst weg; oft wurden die Bauern, die ihnen ihren Torf anvertrauten, betrogen. 1815, als wieder Ordnung und Ruhe im Lande eingekehrt waren, baten 31 kleine Schiffer die Regierung, die Zahl der Ewerfahrer zu beschränken, ihnen, die alle 31 gelernte Schiffer seien, das ausschließliche Recht der Stecknitzfahrt bis Mölln zu geben und ihnen die Bildung einer „Brüderschaft der Schiffer zu Lauenburg" zu gestatten. Das Elbzollgeleit befürwortete das Gesuch der 31 kleinen Schiffer, um durch Festsetzung einer bestimmten Zahl die Mißstände möglichst zu beseitigen. Daraufhin reichten diese ihre Satzungen ein. Das Schiffamt aber bat, sie nicht zu bestätigen, weil die Brüderschaft das Amt schädige durch Aufhalten der Stecknitzgüter und weil einige Paragraphen nicht mit der Gerechtsame des Amts in Einklang ständen, so § 2, der lautete: „Das jetzt bestehende Lohn bleibt einstweilen ein feststehendes. Kein einzelner Schiffer kann dasselbe willkürlich erhöhen oder herabsetzen, und soll dies nur durch einen einstimmigen Beschluß der ganzen Brüderschaft geschehen können." Hierdurch, meinte das Amt, maßten die kleinen Schiffer sich an, von sich aus den Lohn erhöhen zu können. Der § 3: „Die hiesigen Schiffseigentümer und -steuerleute verpflichten sich, ins Künftige keine fremde und in der Brüderschaft nicht befindliche Schiffsleute auf ihre eigenen oder ihnen anvertrauten Schiffe zu nehmen", zeige die Absicht, „das Schiffamt in eine Verbindlichkeit setzen zu wollen" und das sei wider die Privilegien. Ferner bat das Amt, die Zahl der kleinen Schiffer zu beschränken und den Bau oder Kauf neuer Schiffe von der Zustimmung der Regierung, des Elbzollgeleits und des Schiffamts abhängig zu machen. In Übereinstimmung mit diesen Vorschlägen setzte die Regierung am 7. März 1817 fest, daß hinfort kein Schiff ohne Erlaubnis der Regierung und Zustimmung des Zollgeleits und des Schiffamts erbaut werden dürfe und daß nur Gelernte als Schiffer zugelassen werden sollten. Von den Elb-

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2423.

zöllnern forderte die Regierung Vorschläge zur Beschränkung der Zahl der kleinen Schiffer, denen sie gleichzeitig verbot, ihr „Reglement" in Kraft zu setzen. Als die Brüderschaft im Mai desselben Jahres nochmal um Bestätigung ihrer Statuten bat, wurde sie auf den Erlaß vom 7. März verwiesen. So gelang es den kleinen Schiffern also nicht, neben dem Schiffamt eine von der Regierung anerkannte Vereinigung zu bilden. Ebensowenig Erfolg hatten sie im Juli 1817 mit einem Gesuch um freie Fahrt elbaufwärts und nach Lüneburg und Befreiung von der Recognition, die sie dem Schiffamt für die Abfuhr von Holz oder Torf zahlen mußten.[1]) Die Regierung meinte, die Bitte um Fahrt nach Lüneburg und elbaufwärts könne auf sich beruhen bleiben, und setzte die Recognition im Einverständnis mit dem Elbzollgeleit auf 1 Taler pro Stecknitzschiff fest.

Auch Lübeck hielt, als Lauenburg an Dänemark kam, die Zeit für günstig, die Elbfracht und Recognition herabzudrücken und das Recht, die Stecknitz zu befahren, den Stecknitzfahrern ausschließlich zuzuwenden. Der Senat beschwerte sich am 3. April 1816 bei der Regierung in Ratzeburg,[2]) daß Schiffamtsgenossen und auch andere Lauenburger Schiffer sich die Fahrt von Lauenburg bis Mölln „anmaßten" und z. T. durch zu lange Schiffe die Schleusen gefährdeten, daß die Elbfracht immer noch 42 Reichstaler betrage und daß den Stecknitzfahrern 30 Reichstaler Recognition abgefordert werde. Dagegen bat das Schiffamt, die Fracht auf 16 Schilling pro Schiffspfund oder 72 Reichstaler für ein Stecknitzschiff festzusetzen, zum mindesten aber die 9 Schilling pro Schiffspfund beizubehalten. Jede Erhöhung der Fracht wurde von der Regierung sofort abgelehnt. Zweifellos war das Amt, wie auch die Ratzeburger Regierung ausführte, nur berechtigt, 27 Reichstaler Recognition für „angreifliche" Waren zu fordern und nur 15 Reichstaler für „zerbrechliche". Da ihm kein Recht auf die Fahrt nach Lüneburg zustand, durfte es rechtlich auch wohl keine Recognition für diese Fahrt von andern beanspruchen. Andererseits konnte den Lauenburgern die Fahrt zwischen Lauenburg und Mölln nicht streitig gemacht werden. Wenn Stecknitzfahrer oder Ewerfahrer Holz verfuhren, so wurde ihnen vom Amt Recognition abgenommen. Das Elbzollgeleit hielt 3 Reichstaler Recognition für ein holzbeladenes Stecknitzschiff für ausreichend und glaubte, man könne die Fracht nach Hamburg auf 36 Reichstaler pro Stecknitzschiff oder

1) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 387. Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2438.
2) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2438. Hamb. St. Arch. Cl. XI Lit. S. Nr. 3. Vol. 1. Fasc. 6.

8 Schilling für ein Schiffspfund erniedrigen. Andererseits könne man die von Fremden bisher verlangte Recognition für die Fahrt nach Lüneburg von 1½ auf 3 Mark erhöhen und für die Fahrt nach Hamburg die Hälfte der neu festzusetzenden Fracht als Recognition zugestehen. Von allen Lauenburgern, die die Stecknitz befahren wollten, müsse man verlangen, daß sie Gefäße von der Größe der Lübecker Stecknitzschiffe hätten. Hierauf bat das Amt, die alten Rechte in vollem Umfange zu bestätigen, d. h. die Fahrt nach Lüneburg und Magdeburg selbst ausüben zu dürfen, die Stecknitzfahrer von der Fahrt nach Hamburg auszuschließen und ihm dazu den alleinigen Transport aller Güter von Hamburg nach Lauenburg zuzugestehen. Diese letzte Forderung lehnte die Regierung am 24. Dezember 1817[1]) ab; ebenso die Fahrt elbaufwärts. Schon am 10. Dezember war dem Amt auch die Fahrt nach Lüneburg abgelehnt, aber doch erlaubt, nach wie vor 1 Mark 8 Schilling Recognition von jedem Stecknitzfahrer zu erheben. Im Februar 1818 bestätigte die Regierung die alte Fracht von 40 Mark 8 Schilling und die Recognition von 27 Mark für „angreifliche" und 15 Mark für zerbrechliche Waren. Außerdem setzte sie fest, daß die Stecknitz von Lauenburgern nur mit Stecknitzschiffen befahren werden dürfe. Der Lübecker Senat, dem diese Erlasse mitgeteilt wurden, dankte, daß man für zerbrechliche Waren nur 15 Mark Recognition fordern wolle, sprach aber zugleich die Hoffnung aus, die Fracht werde doch noch ermäßigt werden.

Die moderne Auffassung der Handelsfreiheit gegenüber dem mittelalterlichen Privilegiensystem kam schon im ersten Pariser Frieden vom 13. Mai 1814 zum Ausdruck; denn im 5. Artikel der Friedensakte wurde eine einheitliche Regelung der Schiffahrtsangelegenheiten auf allen schiffbaren Flüssen, die verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, in Aussicht genommen.[2]) Die Grundzüge dieser Neuordnung wurden auf dem Wiener Kongreß festgesetzt und in die Schlußakte vom 9. Juni 1815 als Artikel 108—116 aufgenommen.[3]) Zunächst wird die Schiffahrt auf dem ganzen schiffbaren Lauf der Flüsse, die verschiedene Staaten berühren, für völlig frei erklärt innerhalb der Grenzen der Schiffahrtspolizei, die einheitlich für alle Staaten geregelt wird. Das System, welches zur Erhebung der Abgaben und zur Aufrechterhaltung der Polizei eingerichtet wird, soll sich auch auf die schiffbaren Nebenflüsse, die verschiedene Staaten begrenzen oder durchfließen, erstrecken. Stapelplätze und Nieder-

[1]) Walcke: Beilage 48 B. [2]) M. Kriele: Die Regulierung der Elbschiffahrt 1819—1821. Straßburg 1894, p. 10 ff. [3]) J. L. Klüber: Schlußakte des Wiener Kongresses. Erlangen 1816, 3. Auflage 1830.

lagen dürfen nirgends eingerichtet werden; die bestehenden bleiben nur erhalten, wenn die Uferstaaten sie für die Schiffahrt und den Handel im allgemeinen für nützlich erachten ohne Rücksicht auf die Sonderinteressen des Ortes und des Staates, in dem sie bestehen. Alles dies und alles, was darüber hinaus nötig wird, soll auf Kongressen geregelt werden, zu denen die Uferstaaten des betreffenden Flusses Bevollmächtigte entsenden, und die in sechs Monaten nach dem Schluß des Wiener Kongresses zusammentreten sollen.[1])

Der Kongreß zur Regulierung der Elbschiffahrt begann seine Verhandlungen erst am 3. Juni 1819 in Dresden. Österreich, Sachsen, Preußen, die drei Anhalt, Mecklenburg-Schwerin, Hannover, Dänemark (für Holstein und Lauenburg) und Hamburg hatten Bevollmächtigte entsandt; Lübeck, das als Mitbesitzer des Amts Bergedorf auch Elbuferstaat war, war unvertreten. Seine Interessen wurden von dem Hamburger Gesandten mit wahrgenommen. In Dresden wurde zunächst im Einvernehmen mit der Wiener Akte die Schiffahrt auf der Elbe, soweit sie schiffbar war, für frei erklärt;[2]) nur die „Schiffahrt von einem Uferstaat zum andern (cabotage)" wurde auf dem ganzen Strom „ausschließend den Untertanen derselben" vorbehalten. In Artikel 2 wurden alle Privilegien auf ausschließliche Frachtfahrt auf der Elbe, die „Schiffergilden oder andern Korporationen und Individuen bisher zugestanden haben möchten," aufgehoben und sollten „auch in Zukunft niemandem erteilt werden." Artikel 3 hob alle bisher „bestandene Stapel- und Zwangs-Umschlags-Rechte ohne Ausnahme für immer auf," sodaß hinfort kein Schiffer gezwungen werden konnte, „gegen seinen Willen aus- oder umzuladen."

Hiermit waren die bisherigen Umlade- und Stapelrechte Hamburgs,[3]) Magdeburgs,[4]) Dresdens und Pirnas[5]) aufgehoben. Auch die Umladung in Lauenburg und das Privileg des Lauenburger Schiffamts[6]) hätten damit fallen müssen. Der Gesandte Mecklen-

[1]) Art. 109, 110 und 114. [2]) Elbschiffahrtsakte. Geschlossen und unterzeichnet in Dresden am 21. Juni 1821. Sie ist u. a. in der Sammlung der Gesetze, Verordnungen und Ausschreiben für das Königreich Hannover vom Jahre 1822, 1. Abteilung, Nr. 3. gedruckt. [3]) cf. Schmoller: a. a. O. VIII, 1022 ff. [4]) J. Mänß: Geschichte des Magdeburger Stapelrechts. Geschichtsblätter für Stadt und Land Magdeburg. 1903. [5]) W. Zöllner: die Bedeutung der Elbe für den mittelalterlichen Handel Sachsens. Programm Chemnitz, 1896. [6]) Man kann nicht, wie Wehrmann, Zeitschrift des Vereins für lübeckische Geschichte III, 509, von einem „einseitig 1478 unter Lübecks Widerspruch verliehenen Privileg" sprechen; denn Lübeck hat das Recht des Amts stets anerkannt, wie die Verträge von 1571—1624 (Seite 20 ff.) ebenso wie die Verhandlungen 1728—1740 und ein 1841 vom Lübecker Senator Brehmer verfaßtes Gutachten zeigen.

burgs brachte diese Angelegenheit in Dresden vor und Lübeck ließ durch den Hamburger Bevollmächtigten erklären, es wolle auf sein ausschließliches Recht des Transportes von Kaufmannsgütern auf der Stecknitz bis Lauenburg[1]) verzichten, wenn das Stapelrecht der Lauenburger aufhörte und Lübeck das Recht völlig freier Elbschiff fahrt erhielte.[2]) Mecklenburg trat für Lübecks Ansprüche ein, aber der dänische Gesandte erklärte, die Stecknitz falle nicht unter Artikel 110 der Wiener Kongreßakte, weil sie ein Kanal, aber kein schiffbarer Nebenfluß sei, und Artikel 114 könne auf die Kanalgüter nicht angewandt werden. Nach mancherlei Verhandlungen beschloß die Kommission in Dresden am 1. Mai 1821,[3]) der Gegenstand wegen der Delvenau habe vorerst auf sich zu beruhen. Die Gesandten Dänemarks und Mecklenburgs werden ersucht, ihren Regierungen den Wunsch der Kommission auszudrücken, daß baldmöglichst über die Delvenau eine Einigung im Sinne der Wiener Kongreßakte getroffen, und daß Lübeck zu diesen Verhandlungen hinzugezogen werde. Der Artikel 32 der am 23. Juni unterzeichneten Elbschiffahrtsakte überließ „die Anwendung und Ausdehnung der Bestimmungen dieser Konvention auf Nebenflüsse, welche das Gebiet verschiedener Staaten trennen oder durchströmen, soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, den betreffenden Staaten zum besonderen Abkommen."

So blieb die Gerechtsame des Lauenburger Schiffamts und damit der Umladezwang in Lauenburg noch erhalten, als ein Rest mittelalterlicher Institutionen im Elbgebiet. Aber nur elbabwärts besaß das Amtsprivileg noch Geltung; aufwärts verfuhren fremde oder nicht zum Amt gehörige Lauenburger Schiffer die Kanalgüter. Im Mai 1823 versuchte das Amt wieder einmal, die Fahrt elbaufwärts an sich zu bringen,[4]) und richtete ein dahin gehendes Gesuch an die Regierung. Die Schleswig-Holsteinische Kanzlei wollte das Gesuch des Schiffamts ablehnen. Das Generalzoll- und Kommerzkollegium in Kopenhagen aber stellte sich auf den Standpunkt, daß alle Stecknitzgüter auf den Packhof in Lauenburg gebracht und vom Amt weiter verfahren werden müßten; denn Artikel 32 der Elbschiffahrtsakte überlasse den Besitzern des Kanals die weiteren Verhandlungen und Artikel 2 der Akte sei auf das

[1]) Diese Fahrt stellte Lübeck auf den Rat des Syndikus Güttschow als sein Recht hin, der selbst zugab, daß es rechtlich nicht begründet sei. Hamb. St. Arch. Kl. XI Lit. S. Vol. 3. Nr. 3. Fasz. 6. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 387. Hamb. St. Arch. Kl. XI Lit. S Nr. 3. Vol. 3. Fasz. 6. [3]) M. Kriele: a. a. O. p. 26. Zeitschr. des Vereins für lüb. Geschichte III, 510. [4]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 387.

Schiffamt nicht anwendbar. Das Departement der auswärtigen Angelegenheiten schloß sich dieser Auffassung an und beauftragte den dänischen Geschäftsträger in Hamburg, wenn auf der 1824 dort tagenden Kommission zur Revision der Elbschiffahrtsakte die Rede auf die Stecknitz käme, alles abzulehnen. Und so lehnte denn auch die Revisionskommission Lübecks Antrag auf Regulierung der Stecknitzfahrt unter Berufung auf das Dresdener Protokoll und Artikel 32 der Elbakte ab und beschloß: „Die Kommission wiederholt angelegentlich den in Dresden ausgesprochenen Wunsch, damit die Königl. Dänische Regierung in Berücksichtigung der ihr von der freien Stadt Lübeck in der Zwischenzeit (1822) vorgelegten Pläne und gemachten Anerbietungen zu der desfalsigen Einigung willfährig die Hand biete und die Eröffnung der darauf abzielenden Verhandlungen sobald als möglich veranlasse." Am 6. November 1824 wurde dem Schiffamt von der Ratzeburger Regierung „zur Resolution erteilt, daß die Elbschiffahrtsakte keine Veränderung in seinen Berechtigungen hervorgebracht habe."[1])

In den Jahren 1826 und 1828 beschwerte sich das Schiffamt zweimal, daß nicht zum Amt gehörigen Schiffern erlaubt sei, ohne Zahlung von Recognition mit Kanalgütern elbauf- und niederwärts zu fahren.[2]) Nachdem das Elbzollgeleit erklärt hatte, daß die Fahrt innerhalb der Grenzen des Lauenburger Zollgeleits nach Artlenburg, Tespe, Obermarschhacht und Tesperhude jedem Lauenburger ohne Recognition freistehe, während die Fahrt nach dem in Mecklenburg liegenden Boizenburg dem Schiffamt allein zustehe, bat das Amt, auch innerhalb der Grenzen des Zollgeleits alle Stecknitzgüter allein verfahren zu dürfen. Aber am 17. Mai 1828 wurde dies Gesuch von der Regierung abgelehnt.

Dieser Versuch des Schiffamts, den doch sicher nicht bedeutenden Verkehr nach den kleinen Elborten an sich zu ziehen, zeigt schon, daß der Verkehr von Lübeck nach Lauenburg überhaupt nur geringe Bedeutung in der damaligen Zeit hatte. In den Jahren 1831 bis 1838 gingen jährlich im Durchschnitt nur 2106 Last Kanalgüter von Lauenburg nach Hamburg.[3]) 1783 — 1795 waren durchschnittlich 3850 Last durch den Kanal nach Lauenburg gegangen.[4]) Rechnet man, daß hiervon 3500 Last nach Hamburg[5]) gingen, so erhält man eine Abnahme des Verkehrs um etwa 40 %. Die Gründe für dies Sinken des Kanalverkehrs sind neben der Abnahme des lübischen

[1]) Walcke, Beilage 10. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2438. [3]) Walcke: a. a. O. p. 60 f. [4]) Bibliothek der Patriotischen Gesellschaft in Hamburg: 2, 12 E. Kapielfolio: Über die Stecknitzfahrt. [5]) Die Fahrt nach Altona, Harburg etc. ist einbegriffen.

Handels und der Konkurrenz des Eiderkanals besonders darin zu suchen, daß der Stecknitzkanal noch in der Hauptsache in demselben Zustand sich befand, wie bei seiner Erbauung am Ende des 14. Jahrhunderts. Der Transport dauerte zu lange und wurde noch durch die Umladung in Lauenburg verzögert. Andererseits hatte sich der Landweg von Lübeck nach Hamburg wesentlich gebessert, besonders seitdem 1838 die Lübeck-Hamburger Chaussee vollendet war. Aber seit dem 1. Januar 1839 verlangte Dänemark für die Durchfuhr durch Holstein einen Transitzoll von 16 Schilling für jedes Schiffspfund,[1]) und am 8. Juli 1840 mußte Lübeck diesen Zoll anerkennen, der am 6. Oktober 1840 auch auf Lauenburg ausgedehnt wurde. Nur die Stecknitz blieb von dieser Abgabe frei, und infolgedessen hob sich der Kanalverkehr beträchtlich wieder, sodaß 1839 3108 Lasten nach Hamburg gingen; im folgenden Jahr stieg die Zahl auf 3226 Last und im Jahre 1841 war mit 3547 Last die Durchschnittsmenge der Jahre 1783—1795 wieder erreicht[2]).

Mit dieser Steigerung der Wichtigkeit des Stecknitzkanals als Verkehrsweg, stieg zugleich auch Lübecks Interesse an der Aufhebung des der Stadt lästigen Umladezwanges und des Schiffamts in Lauenburg. In den Verhandlungen mit Dänemark bot Lübeck als Gegenleistung die Aufgabe der ausschließlichen Befugnis, die Stecknitz von Lübeck bis Lauenburg zu befahren.

Seit 1838 begannen auch die Kornhändler in Mölln und die Spediteure[3]) in Lauenburg gegen das Schiffamt vorzugehen[1]). Sie richteten Gesuche an die Regierung und baten um Herabsetzung der Fracht für das Möllner Korn und um Aufhebung der vom Amt geforderten 8 Schilling für Bedeckung pro Last und schleunige Fortschaffung ihres Getreides. Das Elbzollgeleit schlug Abschaffung der Bedeckungsgelder vor, hielt aber die Fracht nicht für zu hoch, zumal da die Lage der Amtsschiffer sich sehr verschlechtert habe, seitdem die Elbschiffahrt 1821 freigegeben wäre. Früher hätten die Amtsschiffer die Fahrt mit Brennholz von Brandenburg nach Hamburg fast allein in Händen gehabt und die Gutreisen seien Nebenverdienst gewesen. 1841 waren die Spediteure schon nicht mehr für eine Schmälerung der Amtsprivilegien, weil sie einsahen, daß mit der Gerechtsame des Amts auch die Umladung in Lauenburg und damit ihr Hauptverdienst fallen würde. Am 25. November 1841 beantragten die Möllner Kornhändler, daß ihr Korn allein und nicht mit andern Gütern zusammen in einem Schiff ohne Umladung entweder in Amtsschiffen oder auf Schiffen, die sie selbst dingen wollten

[1]) Zeitschrift d. Vereins f. lüb. Geschichte V, 74. [2]) Walcke, p. 61. [3]) Sie entsprachen den alten Faktoren. [3]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2440.

von Mölln nach Hamburg gebracht werde[1]); denn jetzt nehme der Transport zuviel Zeit in Anspruch. 1842 lehnte die Regierung jede Herabsetzung der Fracht ebenso wie den direkten Korntransport von Mölln nach Hamburg ab als gegen die Privilegien des Lauenburger Schiffamts verstoßend. Dieser Beschluß wurde mitbestimmt durch ein Gutachten des Magistrats der Stadt Lauenburg, der aus der Aufhebung der Umladung schweren Schaden für die Stadt befürchtete. Der kleine Ort[2]) habe sowieso schon durch den Übergang an Dänemark gelitten, weil Hannover als Absatzgebiet der hohen Eingangszölle wegen nicht mehr in Betracht komme und Fabriken sich bei der Kleinheit des Landes nicht halten könnten. Nun wandten sich die Möllner an das Generalzoll- und Kommerzkollegium in Kopenhagen und beanspruchten für sich die Erlaubnis der direkten Fahrt nach Hamburg, wenigstens gegen Zahlung gewisser Abgaben an das Schiffamt oder aber eine solche Frachtermäßigung und Beschleunigung der Fahrt, daß sie mit den Boizenburgern konkurrieren könnten. Jetzt warteten die Schiffe in Lauenburg drei „Zapftage"[3]) mit der Abfahrt, wenn nicht genug Ladung für ein Schiff vorhanden sei; sie verlangten genaue Befolgung des Wortlautes des Provisionalreglements von 1740[4]), in dem nur von drei Tagen Wartezeit die Rede sei.

Indessen nahm das Lauenburger Schiffamt nicht nur die Fahrt von Lauenburg nach Hamburg, sondern auch umgekehrt für sich in Anspruch. Tatsächlich brachten die Amtsschiffer die größte Menge der nach Lübeck bestimmten Güter nach Lauenburg und übergaben sie hier den Stecknitzfahrern zur weiteren Beförderung. Aber ein alleiniger Anspruch auf diesen Transport von Hamburg nach Lauenburg konnte rechtlich nicht begründet werden und wurde von den Amtsschiffern nur deshalb so umfassend ausgeübt, weil von den Hamburgern keine Konkurrenz gemacht wurde, und weil das Schiffamt mit den Hamburger Kaufleuten in gutem Einvernehmen stand. Als 1841 Hamburger Unternehmer einige Dampfer für die Fahrt elbaufwärts in Betrieb stellen wollten, erließ das Schiffamt im Februar d. J. eine Warnung,[5]) es werde nicht dulden, daß jemand seine Güter anders als durch Amtsschiffe von Hamburg nach Lauenburg verfahren lasse; niemand dürfe die Dampfschiffe benutzen. Der Lauenburger Magistrat sandte sogar auf die Bitte des Schiffamts hin ein Schreiben an den Senat in Hamburg mit der Aufforderung,

[1]) Ähnlich wie Zendel im Jahre 1741. cf. Seite 53 f. [2]) Niemann: Nebenstunden für die innere Staatenkunde, p. 49, 1823 und Nobbe: a. a. O. III, 387, 1837 geben die Einwohnerzahl der Stadt Lauenburg ohne Vorstädte auf 830 an. [3]) cf. Seite 28. [4]) Seite 44. [5]) Hamb. St. Arch. Kl. XI. Lit. S. Nr. 3. Vol. 3. Fasz. 6.

diese Warnung bekannt zu machen. Durch dies Vorgehen machte sich die Stadt Lauenburg und das Schiffamt nur die Hamburger zu Gegnern. Das Amt verlor zwar den Transport der von den Dampfschiffen nach Lauenburg gebrachten Güter; aber im Alleinbesitz dieser Fahrt konnte sich das Amt doch nur solange halten, als Hamburg nicht an der Fahrt elbaufwärts teilnahm. Die Stadt Lauenburg behielt auch beim Dampferbetrieb den Vorteil der Umladung; denn weil diese den Kanal nicht befahren konnten, mußte nach wie vor alles Gut in Lauenburg umgeladen werden. Wenn man dagegen den Lübeckern oder Möllnern freie Fahrt nach Hamburg gewährte, fiel damit auch die Umladung in Lauenburg weg, und der Schaden für die Stadt vergrößerte sich. Die Hamburger Kommerzeputation führte in einem Gutachten an den Senat aus, das tatsächliche Verhältnis sei in den Augen der Lauenburger infolge des Mangels an Konkurrenz seitens der Hamburger zu einem rechtlichen geworden. Schiffergilden widersprächen der Elbschiffahrtsakte von 1821 außer bei Fähren, oder wenn sich die Fahrt auf das Gebiet eines Landesherrn beschränke. Wenn das Lauenburger Schiffamt Privilegien habe, die von Dänemark nach 1821 bestätigt seien, so ständen sie entweder im Widerspruch mit der Elbakte, oder sie beträfen nur die Umladung der auf der Stegnitz nach Lauenburg kommenden Güter ohne jede Beziehung zur Elbschiffahrt. Entsprechend diesem Gutachten antwortete Hamburg dem Lauenburger Magistrat, seine „höchst befremdende Zumutung" stehe mit der Elbschiffahrtsakte in Widerspruch und müsse auf einer Verwechselung der Umladung der Stecknitzgüter in Lauenburg und des davon ganz unabhängigen Transportes dieser Güter auf der Elbe beruhen. Gleichzeitig benachrichtigt der Senat die Lauenburger Regierung[1]) von dem eigenmächtigen Vorgehen des Magistrats der Stadt Lauenburg. Die Regierung untersagt daraufhin der Stadt solche Schritte für die Zukunft.

Im Jahre 1842 sollte in Dresden eine neue, zweite Elbschiffahrtsrevisionskommission zusammentreten. Lübeck bemühte sich, auch einen Bevollmächtigten entsenden zu dürfen[2]). Nur Hamburg aber stimmte dem Wunsche Lübecks zu; von den neun andern Elbuferstaaten antworteten 4 auf die Anfrage Lübecks garnicht, 5 schrieben ablehnend, weil nur eine Revision der alten Beschlüsse stattfinden solle. Schließlich wurde ein lübischer Vertreter als Konkommissar Hamburgs für das beiden gemeinsame Amt Bergedorf aber ohne besondere Stimme zugelassen, als die Kommission am 22. August 1842 eröffnet wurde.

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 387. [2]) Zeitschrift des Vereins für lübische Geschichte III, 511 ff.

Weil Hamburg hier die Stegnitzverhältnisse wieder zur Sprache bringen wollte, forderte die Schleswig-Holsteinische Kanzlei in Kopenhagen von der Regierung in Ratzeburg ein Gutachten ein[1]) über den Rechtszustand und die Beschwerden der Möllner, um sich zu informieren. Die Regierung stellte hierin fest, daß das Privileg des Lauenburger Schiffamts noch in Geltung sei trotz der Elbschiffahrtsakte von 1821. Der Speditionshandel der Möllner habe zwar abgenommen; aber es sei zweifelhaft, ob infolge der Gerechtsame des Schiffamts; denn er habe seit Jahrhunderten bestanden trotz der in dem Amtsprivileg zweifellos liegenden Verkehrsbeschränkung. An sich sei eine Aufhebung des Amtes wohl wünschenswert. Aber es läge kein Grund vor, das uralte Recht aufzuheben und der Stadt Lauenburg Schaden zuzufügen, nur um Mölln zu begünstigen. Es handle sich ja nicht um die Neuerteilung von Privilegien. Die Frachtsätze so herabzusetzen wie die Boizenburger, sei unmöglich, weil die Fracht auf der Elbe so gedrückt sei durch die freie Konkurrenz, daß die Schiffer nicht bestehen könnten und geradezu zu Unredlichkeiten gezwungen seien, während die Lauenburger überall als redlich bekannt seien. Die Wartezeit in Lauenburg müsse auf drei „Zapftage" festgesetzt bleiben; drei Tage habe keinen Sinn, wenn man nicht Tage meine, an denen die Stecknitz wirklich befahren werden könne.

Am 30. August 1842 brachte der Hamburgische Gesandte zuerst die Umladung in Lauenburg vor[2]) und beantragte, sie aufzuheben, weil sie mit dem 2. Artikel der Elbschiffahrtsakte im Widerspruch stehe. Mecklenburg beschwerte sich über den Anspruch des Schiffamts, alles Schleusengut allein nach Dömitz und Boizenburg bringen zu wollen. Der dänische Bevollmächtigte, Etatsrat Franke, entzog die ganze Sache zunächst wieder der Kompetenz der Kommission, indem er erklärte, die Umladung geschehe auf der Stegnitz und sei somit Stegnitzangelegenheit. Dem Einwand des lübeckischen Gesandten, Senator Brehmer, der gegenwärtige Zustand sei nicht von Lübeck anerkannt und 1740 sei die Sache nur provisorisch geordnet, begegnete Franke mit dem Hinweis darauf, daß die Dinge noch ebenso lägen wie vor 20 Jahren, als die Kommission sich für nicht zuständig erklärt habe.

Am 21. Oktober erklärte sich Dänemark grundsätzlich bereit, die Zuständigkeit der Kommission anzuerkennen, sprach aber zugleich aus, es werde die Aufhebung des Lauenburger Schiffamtes mit der Einführung eines Zolles zwischen Lauenburg und Hamburg beantworten. Diese Drohung war eigentlich gegenstandslos; denn Dänemark erhob

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 188. [2]) Zeitschrift des Vereins für lübische Geschichte III, 511 ff.

von den Kanalgütern Kanal- und Elbzoll zugleich in Lauenburg, und die Einführung neuer Zölle unterlag der Zustimmung der Kommission[1]).

Allmählich drang in Kopenhagen doch die Überzeugung durch, daß das Schiffamtsprivilegium und die Umladung in Lauenburg nicht aufrecht erhalten werden könnten. Das Departement der auswärtigen Angelegenheiten wollte die Amtsprivilegien aufheben und die Mitglieder des Amts mit Geld entschädigen[2]); es unterhandelte mit Lübeck über die Kosten der Unterhaltung des Kanals und über die Aufhebung der Privilegien des Salzführerkollegiums und der Stecknitzfahrer. Zugleich forderte es von der Schleswig-Holsteinischen Kanzlei ein Gutachten, wie die Aufhebung der Amtsprivilegien vom Rechtsstandpunkt aus zu beurteilen sei, am 14. Februar 1843. Diese legte in einem längeren Gutachten dar, wie die Privilegien des Schiffamts in der Fahrt elbaufwärts ihre Bedeutung verloren hätten, und wie die ausschließliche Befugnis des Amts, nach Hamburg Kanalgüter zu transportieren, in einzelnen Punkten zu Gunsten der Stecknitzfahrer eingeschränkt sei, während dem Amt ein Recht zum Transport der nach Lübeck bestimmten Güter von Hamburg nach Lauenburg nicht zustehe. Zum Schluß meinte sie, man solle die Privilegien gegen Geldentschädigung an die Amtsmitglieder aufheben, wenn Lübeck sein ausschließliches Recht, die Stecknitz von Lübeck bis Mölln zu befahren, aufgäbe.

Am 13. Mai 1843 war in Dresden die entscheidende Sitzung. Der Lübecker Senator Brehmer führte unter anderem aus, daß man früher geglaubt habe, die Güter würden auf der Stecknitz umgeladen. Aber das sei ein Irrtum; die Umladung erfolge auf der Elbe und beschränke so die 1821 beschlossene Freiheit der Elbschiffahrt. Deshalb müsse das Privilegium des Lauenburger Schiffamts aufgehoben werden. Der dänische Kommissar Franke erkannte die Kommission als zuständig an, nachdem festgestellt war, daß die Umladung tatsächlich auf der Elbe geschehe, und enthielt sich der Stimme. Daraufhin wurde beschlossen: „Die Kommission kann nicht umhin, ein ferneres Bestehen der ausschließlichen Befugnis des Lauenburger Schiffamts als unvereinbar mit dem Artikel 2 der Elbschiffahrtsakte zu betrachten, und richtet danach an die Königl. Dänische Regierung den Antrag, die fernere Ausübung jener früheren Befugnis abzustellen". Lübeck verzichtete darauf auf sein privatives Recht der Stecknitzfahrt und gestand den Untertanen aller Elbuferstaaten gleiche Rechte zu.

[1]) Artikel 13 der Elbschiffahrtsakte von 1821. [2]) Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 387

Als die Nachricht von diesem Beschluß in die Öffentlichkeit drang, reichten im Juni 1843 83 Lauenburger Bürger dem König Christian VIII. eine Bittschrift ein um Bestätigung der der Stadt Lauenburg erteilten Schiffamtsgerechtsame[1]), in der sie auf die schweren Schädigungen hinwiesen, welche der Stadt durch Aufhebung der Amtsprivilegien entstehen müßten. Diese Bitte mußte nach der Lage der Dinge natürlich erfolglos bleiben, ebenso wie eine ähnliche Schrift, die von den Lauenburger Spediteuren und Kaufleuten ausging, in welcher diese erklärten, die Umladung müsse erhalten bleiben, wenn die Stadt nicht zu Grunde gehen solle.

Zur selben Zeit glaubte ein Hamburger Kaufmann, die Rechte und Ansprüche des Schiffamts jetzt schon außer Acht lassen zu können, und ließ Güter, die er nach Lübeck senden wollte, durch zwei Mecklenburger Schiffer nach Lauenburg bringen[2]). Hier wurde die Ladung mit Beschlag belegt und das Elbzollgericht erkannte diese Maßnahme als berechtigt an. Der Kaufmann wandte sich an den Hamburger Senat, und dieser ließ die Sache durch seinen Ministerresidenten Pauli in Kopenhagen bei der Regierung vorbringen. Der dänische Minister, Graf Reventlow-Criminil, rechtfertigte das Vorgehen des Elbzollgeleits, indem er erklärte, noch sei an den bestehenden Verhältnissen nichts geändert und das Elbzollgericht müsse wieder so entscheiden, wenn ein gleicher Fall wieder vorkäme, bis die Dresdener Akte der Revisionskommission allseitig ratifiziert wäre.

Dieselbe Erklärung gab Franke in Dresden ab. Der lübische Vertreter machte vergebens dagegen geltend, daß die Ausführung eines Beschlusses, der auf einer längst ratifizierten Akte beruhe, nicht von der Ratifikation einer noch garnicht bestehenden Akte abhängig gemacht werden könne. Dänemark hielt an seinem Standpunkt fest.

Am 13. April 1844 wurde die „Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte vom 21. Juni 1821" in Dresden geschlossen und unterzeichnet. In einem Separatartikel zum Artikel 2 der Elbakte von 1821 wurde das Lauenburger Schiffamt aufgehoben: „Die Königl. Dänische Regierung wird die fernere Ausübung der von dem Schifferamt zu Lauenburg bisher in Anspruch genommenen ausschließlichen Befugnis, die von der Stecknitz gekommenen und die für die Stecknitzfahrt bestimmten Güter auf der Elbe zu verschiffen, nicht gestatten". In einem weiteren Seperatartikel zum Artikel 32 der Elbakte erklärt Lübeck: „Die Freie und Hansestadt Lübeck hat zu Gunsten der Schiffe sämtlicher Elbuferstaaten auf das ausschließliche Recht, Waren auf der Delvenau und Stecknitz, sowie auf der Trave von der Ein-

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 3121. [2]) Hamb. St. Arch. Kl. IV Lit. C Nr. 2. Vol. 11. Schlesw. St. Arch. D. I. 3. 387.

mündung der Stecknitz in dieselbe bis zur Stadt Lübeck oder auf demselben Wege von der Stadt Lübeck bis zur Elbe zu verschiffen, freiwillig verzichtet und es ist dieses Erbieten mit dankbarer Anerkennung aufgenommen worden". Um ähnliche Privilegien für die Zukunft unmöglich zu machen, wird im Artikel 19 der Additionalakte der 6. Artikel der Elbakte, der zwei oder mehreren Handelsstädten die Erlaubnis gab, unter sich Reihe- und Beurthfahrten zu errichten, zwar erweitert und den Kaufleuten und Schiffern einer Elbuferstadt erlaubt, sich „rücksichtlich der von dieser aus nach andern Orten zu verschiffenden Waren über eine Reihefahrt auf bestimmte Zeit zu einigen", zugleich aber solche „Vereinbarung von der Genehmigung der Regierung des Abfahrtsortes" abhängig gemacht, die versagt werden soll, „wenn dadurch ein den Elbschiffahrtsverträgen widerstreitendes Schiffahrtsmonopol begründet werden würde".

Das Generalzollkammer- und Kommerzkollegium in Kopenhagen bewilligte für die Aufhebung der Amtsprivilegien für jede der 21 bestehenden Schiffsgerechtigkeiten eine Entschädigung[1]) von 800 Reichstalern in Kurant oder N $^2/_3$ zu 31 Schilling und außerdem jedem der sechs ältesten Steuerleute des Schiffamts 100 Mark Kurant.

Am 31. Dezember 1844 hörte das Privilegium des Lauenburger Schiffamts auf ausschließliche Verfahrung aller Stecknitzgüter und damit die Zwangsumladung in Lauenburg auf, und es fiel so endgültig diese aus dem Mittelalter stammende Schranke in dem Schiffsverkehr zwischen Ostsee und Elbe, die sich mit den neuzeitlichen Anschauungen von Freiheit im Handel und Verkehr nicht mehr vertrug.

[1]) Schlesw. St. Arch. D. I. 1. 2425.

Lebenslauf.

Geboren wurde ich, Karl Jürgen Peter Wilhelm Lahrsen, ev.-luth. Konfession, am 1. Januar 1889 zu Altona als Sohn des Rektors Wilhelm Lahrsen. Meine Schulbildung erhielt ich in der 2. Knaben-Mittelschule und auf dem Gymnasium Christianeum in Altona, das ich Ostern 1909 mit dem Reifezeugnis verließ, um in Tübingen Geschichte und Deutsch zu studieren. In meinem dritten und vierten Semester war ich in Berlin; seit dem S.-S. 1911 studiere ich in Kiel Geschichte, Deutsch und Geographie. Hier bestand ich am 2. August 1913 das mündliche Doktorexamen.

Folgende Herren waren meine akademischen Lehrer: in Tübingen: die Herren Prof. Busch, Jakob, Götz, Kornemann, v. Fischer, Bohnenberger, Zinkernagel, Gundermann; in Berlin: D. Schäfer, R. Schmitt, Krabbo, Roethe, E. Schmidt, R. M. Meyer, Baesecke; in Kiel: Rachfahl, Rodenberg, Volquardsen, Kauffmann, Gering, Mensing, Martius, Schultze, Mecking, Wegemann.

Zu besonderem herzlichen Dank bin ich Herrn Prof. Dr. F. Rachfahl verpflichtet, der mir in meinen Studien stets fördernd zur Seite stand, von dem auch die Anregung zu dieser Arbeit ausging. Dank schulde ich auch Herrn Dr. E. Baasch, Direktor der Hamburger Kommerzbibliothek, der mich bei der Stoffsammlung mit freundlichen Ratschlägen unterstützte, und ebenso Herrn Geh. Archivrat Dr. de Boor und Herrn Archivrat Dr. Kupke in Schleswig, Herrn Geh. Archivrat Dr. Krusch in Hannover und Herrn Dr. Nirrnheim in Hamburg für die Bereitwilligkeit, mit der sie mir das Aktenmaterial für meine Arbeit zur Verfügung stellten, und das Entgegenkommen, welches sie mir während der Zeit erwiesen, in der ich in den Königl. Preuß. Staatsarchiven in Schleswig und Hannover und im Hamburger Staatsarchiv arbeitete. Schließlich spreche ich an dieser Stelle noch Herrn Bürgermeister Volckmar in Lauenburg meinen Dank aus, daß er mir freundlichst gestattete, die Urkunden des Schiffamts in der Amtslade einzusehen.

HE
564
E4L3

Lahrsen, Karl Jürgen Peter Wilhelm
Das Lauenburger Schiffamt

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY